Allgemeiner Verein für Deutsche Litteratur.

PROTEKTORAT:
Se. Königl. Hoheit
GROSSHERZOG KARL ALEXANDER
von Sachsen-Weimar.

PROTEKTORAT:
Se. Königl. Hoheit
PRINZ GEORG
von Preussen.

EHRENPRÄSIDENT:
Se. Durchlaucht **Fürst von Bismarck**, Herzog von Lauenburg.

VORSTAND:

Dr. G. v. Gossler, Exc.,
Oberpräsident der Prov. Westpreussen,
Staatsminister a. D. zu Danzig.

Dr. Erich Schmidt,
ordentl. Professor an der Königl.
Universität zu Berlin.

Prof. A. v. Werner,
Direktor der Königl. Akademie der Künste
zu Berlin.

Dr. M. Jordan,
Geheimer Ober-Regierungsrat
zu Berlin.

SATZUNGEN:

§. 1. Jeder Litteraturfreund, welcher dem *Allgemeinen Verein für Deutsche Litteratur* als Mitglied beizutreten gedenkt, hat in diesem Fall seine Erklärung einer beliebigen Buchhandlung oder der Geschäftsstelle des Vereins für Deutsche Litteratur in Berlin W., Elssholzstr. 12, direkt zu übermitteln.

§. 2. Die Mitglieder verpflichten sich zur Zahlung eines Abteilungsbeitrages von Achtzehn Mark Reichs-Währung, der vor oder bei Empfang des ersten Bandes der Abteilung zu entrichten ist. (Für die ersten 4 Abteilungen, je 7 Bände umfassend, betrug derselbe 30 Mark für jede Abteilung.)

§. 3. Die Mitglieder erhalten in jeder Abteilung vier neue Werke aus der Feder unserer beliebtesten und hervorragendsten Autoren. Die Bände haben durchschnittlich einen Umfang von 20—24 Bogen, zeichnen sich durch geschmackvolle Druckausstattung und höchst eleganten Einband aus und gelangen in Zwischenräumen von 2—3 Monaten zur Ausgabe.

§. 4. Die Vereins-Veröffentlichungen gelangen zunächst nur an die Vereinsmitglieder zur Versendung und werden an Nichtmitglieder erst später und auch dann nur zu bedeutend erhöhtem Preise (der Band zu 6—8 Mk.) abgegeben. Der sofortige Umtausch eines neu erschienenen Werkes gegen ein anderes, früher erschienenes, ist gestattet.

§. 5. Der Eintritt in den Verein kann jederzeit erfolgen. Ein etwaiger Austritt ist spätestens bei Empfang des dritten Bandes einer jeden Abteilung der betreffenden Buchhandlung beziehungsweise der Geschäftsstelle des Vereins anzuzeigen.

§. 6. Die Geschäftsführung des Vereins leitet Herr Kommerzienrat **Dr. Hermann Paetel** in Berlin selbständig, sowie ihm auch die Vertretung des Vereins nach innen und aussen obliegt.

Jeder Band von Abteilung V an ist elegant in Halbfranz mit vergoldeter Rückenpressung gebunden.

Alle Buchhandlungen des In- und Auslandes, sowie die Geschäftsstelle des Vereins in Berlin W., Elssholzstrasse 12, nehmen Beitritts-Erklärungen entgegen.

In den bisher erschienenen XXII Abteilungen gelangten nachstehende Werke zur Versendung:

Abteilung I

Bodenstedt, Fr. v., Aus dem Nachlasse Mirza-Schaffys.

Hanslick, Eduard, Die moderne Oper.

***Löher, Franz v.**, Kampf um Paderborn 1597—1604.

***Osenbrüggen, E.**, Die Schweizer-Daheim und in der Fremde.

***Reitlinger, Edm.**, Freie Blicke. Populärwissenschaftliche Aufsätze.

***Schmidt, Adolf**, Historische Epochen und Katastrophen.

***Sybel, H. v.**, Vorträge und Aufsätze.

Abteilung II

***Auerbach, Berthold**, Tausend Gedanken des Collaborators.

***Bodenstedt, Fr. v.**, Shakespeares Frauencharaktere.

***Frenzel, Karl**, Renaissance- und Rococo-Studien.

***Gutzkow, Carl**, Rückblicke auf mein Leben.

***Heyse, Paul**, Giuseppe Giusti, Gedichte.

***Hoyns, Georg**, Die alte Welt.

***Richter, H. M.**, Geistesströmungen.

Abteilung III

Bodenstedt, Fr. v., Der Sänger von Schiras, Hafisische Lieder.

Büchner, Ludwig, Aus dem Geistesleben der Tiere.

***Goldbaum W.**, Entlegene Culturen.

***Lindau, Paul**, Alfred de Musset.

Lorm, Hieronymus, Philosophie der Jahreszeiten.

Reclam, C., Lebensregeln für die gebildeten Stände.

***Vambéry, Hermann**, Sittenbilder aus dem Morgenlande.

Abteilung IV

***Dingelstedt, Franz**, Litterarisches Bilderbuch.

Büchner, Ludwig, Liebesleben in der Tierwelt.

Lazarus, M., Ideale Fragen.

***Lenz, Oscar**, Skizzen aus Westafrika.

***Strodtmann, Ad.**, Lessing. Ein Lebensbild.

***Vogel, H. W.**, Lichtbilder nach der Natur.

***Woltmann, Alfred**, Aus vier Jahrhunderten niederländisch - deutscher Kunstgeschichte.

Abteilung V

Hanslick, Eduard, Musikalische Stationen. (Der „Modernen Oper“ II. Teil.)

Cassel, Paulus, Vom Nil zum Ganges. Wanderungen in die orientalische Welt.

***Werner, Reinhold**, Erinnerungen und Bilder aus dem Seeleben.

***Lauser, W.**, Von der Maladetta bis Malaga. Zeit- und Sittenbilder aus Spanien.

Abteilung VI

***Lorm, Hieronymus**, Der Abend zu Hause.

***Schmidt, Max**, Der Leonhardsritt. Lebensbilder aus dem bayerischen Hochlande.

***Genée, Rudolf**, Lehr- und Wanderjahre des deutschen Schauspiels.

***Kreyssig, Friedrich**, Litterarische Studien und Charakteristiken.

Abteilung VII

*Weber, M. M., Freiherr von, Vom rollenden Flügelrade.

*Ompteda, Ludwig, Freiherr von, Aus England. Skizzen und Bilder.

Hopfen, Hans, Lyrische Gedichte und Novellen in Versen.

*Das moderne Ungarn. Herausgegeben von Ambros Neményi.

Abteilung VIII

Ehrlich, H., Lebenskunst und Kunstleben.

Hanslick, Eduard, Aus dem Opernleben der Gegenwart. (Der „Modernen Oper“ III. Teil.)

*Reuleaux, F., Quer durch Indien. Mit 20 Original-Holzschnitten.

Klein, Hermann, J., Astronomische Abende. Geschichte und Resultate der Himmels-Erforschung.

Abteilung IX.

Brahm, Otto, Heinrich von Kleist. (Preisgekröntes Werk.)

Egelhaaf, G., Deutsche Geschichte im Zeitalter der Reformation. (Preisgekröntes Werk.)

Jastrow, J., Geschichte des deutschen Einheitstraumes und seiner Erfüllung. (Preisgekr. Werk.)

*Gottschall, Rud. v., Litterarische Totenklänge u. Lebensfragen.

Abteilung X

*Preyer, W., Aus Natur- u. Menschenleben.

*Jähns, Max, Heeresverfassungen und Völkerleben. Eine Umschau.

*Lotheissen, Ferdinand, Margarethe von Navarra.

Hanslick, Eduard, Concerte, Componisten u. Virtuosen.

Abteilung XI

*Gneist, Rudolf v., Das englische Parlament in tausendjährigen Wandlungen vom 9. bis zum Ende des 19. Jahrhunderts.

Güssfeldt, Paul, In den Hochalpen. Erlebnisse a. d. Jahr. 1859—1885.

*Meyer, M. Wilhelm, Kosmische Weltansichten. Astronomische Beobachtungen und Ideen aus neuester Zeit.

*Brugsch, H., Im Lande der Sonne. Wanderungen in Persien.

Abteilung XII

*Meyer, Jürgen Bona, Probleme der Lebensweisheit. Betrachtungen.

*Herrmann, Emanuel, Cultur und Natur. Studien im Gebiete der Wirtschaft.

*Büchner, Ludwig, Thatsachen und Theorien a. d. naturwissenschaftl. Leben der Gegenwart.

Hanslick, Eduard, Musikalisches Skizzenbuch. (Der „Modernen Oper“ IV. Teil.)

Abteilung XIII

Geffcken, F. H., Politische Federzeichnungen.

Lesseps, Ferdinand von. Erinnerungen.

Meyer, M. Wilh., Die Entstehung der Erde und des Irdischen.

*Bodenstedt, Friedrich v., Erinnerungen aus meinem Leben. I. Band.

Abteilung XIV

*Falke, Jacob von, Aus dem weiten Reiche der Kunst.

*Herrmann, Emanuel, Sein und Werden in Raum und Zeit.

*Henne am Rhyn, O., Kulturgeschichtliche Skizzen.

*Preyer, W., Biologische Zeitfragen.

Abteilung XV

Hanslick, Ed., Musikalisches und Litterarisches. (Der „Modernen Oper“ V. Teil.)

***Bodenstedt, Fr. v.**, Erinnerungen aus meinem Leben. II. Band.

***Hellwald, Fr. von**, Die Welt der Slawen.

***Spielhagen, Fr.**, Aus meiner Studienmappe.

Abteilung XVI

Büchner, Ludwig, Das goldene Zeitalter.

Brugsch, H., Steininschrift und Bibelwort.

Meyer, M. Wilh., Mussestunden eines Naturfreundes.

***Sterne, Carus**, Natur und Kunst.

Abteilung XVII

Hanslick, Ed., Aus dem Tagebuche eines Musikers.

***Henne am Rhyn, O.**, Die Frau in der Kultur-Geschichte.

***Gottschall, Rud. v.**, Studien zur neuen deutschen Litteratur.

***Falke, Jacob v.**, Geschichte des Geschmacks.

Abteilung XVIII

Werner, Reinhold, Auf fernen Meeren und Daheim.

***Ullrich, Titus**, Reisestudien.

Jähns, Max, Über Krieg, Frieden und Kultur.

***Diercks, G.**, Kulturbilder aus den Vereinigten Staaten.

Abteilung XIX

Ehlers, Otto E., An indischen Fürstenhöfen. I. Band.

Ehlers, Otto E., An indischen Fürstenhöfen. II. Band.

Brugsch, H., Mein Leben und mein Wandern.

Ehlers, Otto E, Im Sattel durch Indo-China. I. Band.

Abteilung XX

Hanslick, Ed., Aus meinem Leben. I. Band.

Ehlers, Otto E., Im Sattel durch Indo-China. II. Band.

Hanslick, Ed., Aus meinem Leben. II. Band.

Fitzner, Rud., Die Regentschaft Tunis.

Abteilung XXI

Falke, Jacob von, Aus alter und neuer Zeit.

Frenzel, Karl, Rokoko, Büsten und Bilder.

Ehrlich, H., Modernes Musikleben.

Wegener, Georg, Herbsttage in Andalusien.

Abteilung XXII

Hanslick, Ed., Fünf Jahre Musik. (Der „Modernen Oper“ VII. Teil.)

Dove, Karl, Südwest-Afrika.

Herrmann, E., Das Geheimnis der Macht.

Ehlers, Otto E., Im Osten Asiens.

Abteilung XXIII

Wegener, Georg, Zum ewigen Eise.

Bezugs-Erleichterung.

Damit die verehrlichen Mitglieder, welche dem Verein neu beitreten, Gelegenheit haben, sich aus den früher erschienenen Abteilungen die ihnen zusagenden Werke **billiger als zum Ladenpreise von 6—8 Mark** für den Band beschaffen zu können, haben wir bei einer **Auswahl** aus den mit einem * bezeichneten Bänden zur Erleichterung des Bezuges eine bedeutende Preisermässigung eintreten lassen, und zwar in der Weise, dass nach freier Wahl

10 Bände	anstatt 60— 80 ℳ.	jetzt 35 ℳ. kosten.	30 Bände anstatt 180—240 ℳ.	jetzt 95 ℳ. kosten.
15 „	„ 90—120 „	„ 50 „ „	35 „ „ 210—280 „	„ 110 „ „
20 „	„ 120—160 „	„ 65 „ „	40 „ „ 240—320 „	„ 125 „ „
25 „	„ 150—200 „	„ 80 „ „		

Zum ewigen Eise.



H. B. Wieland pinx.

Der Erling Jarl am Packeisrande.

Zum ewigen Eise.

Eine Sommerfahrt
ins nördliche Polarmeer und Begegnung mit
Andrée und **Nansen**
von
Georg Wegener.

Mit zahlreichen Abbildungen nach Entwürfen von
Hans B. Wieland
und nach Photographien
nebst
zwei Karten.

Zweite Auflage.

Berlin.
Allgemeiner Verein für Deutsche Litteratur.
1897.

Meinen Freunden vom „Erling Jarl“

gewidmet.

Inhalt.

Verzeichnis der Abbildungen.

Karten.



Sonnige See!

In weiter Ferne schwimmt Helgolands rötliche Klippe über den Wellen, verschleiert vom flimmernden Frühlicht. Unweit von ihr bewegt sich eine Anzahl schattenähnlicher Gestalten von seltsamer Form am Horizont; man möchte sie für phantastische Meeresungeheuer halten, belehrte uns nicht der Feldstecher, daß wir es mit den wunderlichen Gebilden moderner Kriegsfahrzeuge zu thun haben. Ein Geschwader unserer Flotte manövriert dort. In drei Staffeln

sind die stolzen Panzer aufgestellt, kleinere Avisos vermitteln zwischen ihnen den Verkehr, und gern erfreut sich das deutsche Auge an dem stattlichen Anblick.

Bald aber versinken sie hinter uns, und auch Helgoland verdämmert allgemach, wie aufgelöst im Sonnenglanz. Andere Schiffe gleiten in Nähe und Weite an uns vorüber, schlanke Segler, Dampfer mit wagerecht hingezogener Rauchfahne, die noch lange als schwärzliche Wolke am Himmel schwebt, nachdem das Schiff selbst unter dem Horizont verschwunden ist; doch werden ihrer immer weniger, das Meer wird zusehends einsamer. Noch einmal taucht eine ganze Flotte von Hochseefischern im Nordosten auf, deutsche Fangleute, die dort über den schleswigschen Fischbänken ihrem Gewerbe nachgehen. Die Mittagssonne liegt voll auf ihren braunen Segeln und läßt sie rötlich erglühen. Dann verschwinden auch diese, und die Meeresfläche schließt sich rings in tadellosem Rund: wir sind allein.

Ich kenne die Nordsee wohl und weiß schon von früher her, wie ungnädig sie sein kann. Heute aber lächelt sie in strahlender Laune, ihre kleinen Wellchen liebkosen nur plätschernd die Seiten unseres Schiffes, das schnurgerade, mit einem bis ins Unabsehbare hinausziehenden Kielwasser, über die glatte Fläche dahinschwebt, mühelos, wie von unsichtbaren Genien gezogen. Ich lehne am Bord und tauche meinen

Blick, den solange von Großstadtwänden gefesselten, entzückt in die Ferne und bade ihn in Licht, mag auch die metallene Spiegelung dem Auge fast wehe thun. Rings um den südlichen Horizont zieht sich ein schmaler Gürtel von so blendender Weiße, als sei es nicht die See, auf der wir fahren, sondern eine Heidefläche, auf der die Mittagssonne brütet. In unzähligen Lichtblitzen aber funkelt die Strahlenbahn, die, mit dem Schiffe wandernd, von uns zur Sonne zieht; es ist, als geleite uns dort ein unabsehbares Heer silberner Wasservögel in übermütigen Taucherspielen.

Ein anderer Tag kommt mir ins Gedächtnis, an dem ich ebenso lichttrunken wie heut die „selige Öde" des sonnenglänzenden Meeres durchmaß; ebenso wie heut am Anfang einer Reise, die ungewöhnlich Schönes und Seltsames versprach.

Freilich, ein Unterschied war's. Die Meerflut trug damals ein viel tieferes Blau als hier die blasse nordische See, fast ultramarin, denn es war das mittelländische Meer, und in der Ferne suchte meine vorschauende Phantasie die romantischen Küsten Marokkos und Spaniens, Palmen und Agaven, Springbrunnen, Mondscheingärten und dunkeläugige Frauen. Heute dagegen fliegt die Vorahnung ganz, ganz anderen Zielen zu. Heut gilt es dem äußersten Norden, dem letzten Rand der erforschten Erdkugel, wo weder Baum

noch Strauch mehr grünt und auch der Mensch nur ein Besucher ist, wo Gletscherströme aus unzugänglichem Innern herniederquellen, um ihre Stirn im Meere zu netzen, wo der Eissturmvogel über die Wellen streicht und der Walfisch seine Strahlen emporwirft: Spitzbergen und dem nördlichen Eismeer gilt unsere Reise.

Noch vor zehn Tagen, am Anfang des Juli, dachte ich an eine Fahrt in die arktische Zone ungefähr ebenso viel, wie an eine solche zu den Sandwich-Inseln. Tirol hatte mir für meine Sommerreise vorgeschwebt, und schon saß ich zwischen alpinen Karten und Plänen, schon waren die Bergschuhe genagelt, und der wasserdichte Lodenmantel lag bereit: da erfuhr ich ganz zufällig — es war in einer Sitzung der Gesellschaft für Erdkunde —, daß der bekannte Polarfahrer Kapitän Bade mit dem norwegischen Schiffe „Erling Jarl" eine Gesellschafts-Fahrt nach Spitzbergen veranstalte, bei der man unter anderem Gelegenheit haben würde, den Aufstieg des schwedischen Polarforschers Andrée zu seiner vielbesprochenen Nordpolfahrt im Ballon mitanzusehen.

Der Redner jener Sitzung soll ganz vortrefflich über die schöne Insel Celebes gesprochen haben — ich weiß nur wenig davon, denn wie ein elektrischer Funke durchblitzte mich der Gedanke: Fahre mit! Ich hatte Andrée im vorigen Jahre auf dem Internationalen

Geographischen Kongreß in London seinen Plan, das unerforschte Gebiet der Arktis zu überfliegen, selbst vortragen hören und hatte dann durch weitere Studien der von ihm und anderen im Lauf des Jahrs veröffentlichten Schriften meine Bewunderung seiner genialen Idee und meine Überzeugung von der Ausführbarkeit derselben so sehr befestigt, daß ich selbst bereits in mehreren Aufsätzen die Grundzüge des Andréeschen Unternehmens öffentlich entwickelt und lebhaft befürwortet hatte. Welch eine Aussicht nun, dem denkwürdigen Ereignis dort oben an der Schwelle des Unbekannten beiwohnen zu dürfen!

Wer kennt nicht das köstliche Fieber, das wir fühlen, wenn in unserer Seele ein freudig kecker Entschluß aufblüht, rasch und rascher reift und bald unausweichlich wird? Sie waren herrlich, diese Minuten der Konzeption! Wie wenn sich dem Bergsteiger die Gegend tief unten langsam aus Nebelschleiern enthüllt: anfangs blitzt nur hier und da ein spiegelnder See, ein Dorf, eine Stadt verheißungsvoll durch die Wolkenlücke, endlich aber liegt die ganze weite Landschaft in hellem Sonnenschein unter ihm gebreitet, und ihm ist, als möchte er mit Flügeln darüber hineilen, so entrollte sich mir immer reicher und verführerischer der Gedanke einer Eismeerreise. Wieviel Bedeutsames enthielt doch das Programm der

Fahrt auch sonst noch: Die Schönheiten der norwegischen Fjordküste, die Mitternachtssonne, vieltägige Streifzüge durch verschiedene Buchten und Küsten Spitzbergens, einen Vorstoß sogar bis zum Anblick des ewigen Eises, das im höchsten Norden den Pol umgürtet; auf der Rückfahrt in der fernsten Stadt des nordöstlichen Norwegens, in Vadsö, die totale Sonnenfinsternis, zu deren Beobachtung verschiedene europäische Staaten kostspielige Expeditionen ebendorthin vorbereiteten u. a. m. Kurz, als der Redner oben auf dem Katheder mit seiner großen Sunda-Insel fertig war, wo der Bräutigam seinem Schätzchen als Liebeszeichen ein Kollier von abgeschnittenen Menschenköpfen verehrt, da war ich es auch mit meinem Entschluß, nach Spitzbergen zu reisen.

Die nächsten Tage vergingen in eilfertigster Reisevorbereitung, denn schon am 14. Juli sollte man sich, mit den nötigen Wintersachen versehen, in Hamburg einfinden, abends an Bord gehen und in der Nacht des 15. in See stechen. Durch telegraphische Verhandlungen mit der Leitung des Unternehmens gelang es mir, gerade noch den letzten verfügbaren Platz auf dem „Erling Jarl" zu belegen, und am 14. Juli kurz vor Mitternacht betrat ich mit meinem Reisegenossen, Herrn Professor Dr. Wilhelm Joest zusammen, demselben, dem ich jene erste Mitteilung in der Gesellschaft für

Erdkunde verdankte, die Landungsbrücke von St. Pauli, wo der „Erling Jarl“, hell erleuchtet, zur Abfahrt bereit lag.

Die letzten Stunden vor Antritt einer vielversprechenden Reise haben immer etwas festlich Spannungsvolles, ähnlich der Erwartung eines Kindes vor der Geburtstagsbescherung. Und ganz besonders, wenn diese Reise in so eigenartiger Umgebung ihren Anfang nehmen soll, wie der Hafen von Hamburg in nächtlichem Dunkel ist. In geheimnisvollem Düster liegt die schwarze, spiegelnde Wasserfläche zu Deinen Füßen, nur erleuchtet von den Streifen zitternden Wiederscheins, den die Lichter des jenseitigen Ufers darüberhin werfen. Von Zeit zu Zeit huschen die kleinen Dampfjollen, die den Hafenverkehr vermitteln, mit geisterhafter Schnelle über diese Lichtstreifen hinweg, sie zerschneidend und aufwühlend; dann glätten sie sich wieder. Längs den Quais heben sich bewegungslos die verankerten Schiffsrümpfe empor, unförmliche Klumpen von Finsternis, die sich erst weiter oben gegen den matteren Himmel in die Schattenrisse eines Gewirrs von Masten und Raaen auflösen. Jetzt tönt dumpfes Heulen einer Dampfpfeife aus der Nacht herüber; langsam schwebt auf der Mitte der Wasserfläche ein finsteres Etwas heran, eine riesige Schattenmasse, sichtbar eigentlich nur dadurch, daß sie eines

nach dem andern von den jenseitigen Lichtern verdeckt. Ein großer Ozeansegler ist's, der seinen schwerfälligen Leib von einem winzigen Dampferchen aus dem Hafen schleppen läßt. Bald ist er wieder im Nachtdunkel verschwunden. Aber Du weißt es, morgen früh, wenn kaum die Sonne aufgegangen, wird sich die unbeholfene Masse in einen herrlichen Meervogel verwandeln, der mit Riesenfittichen dahinbraust über die See. Auch Du, liebe Seele, sollst ja heute Nacht noch hinausgleiten in das rätselvolle Dunkel, das verheißend wie ein Theater-Vorhang vor Dir gebreitet ist; dahinter birgt sich Licht, Schönheit, alles Wunderbare der Zukunft. Fühlst Du nicht, es ist ganz nahe, es rauscht unmittelbar dahinter! Morgen frühe, wenn Du aufwachst, bist Du mitten darinnen!

Der „Erling Jarl", der nun für viele Wochen unsere kleine Welt bilden soll, gehört der „Nordenfjeldschen Dampfschiffsgesellschaft" in Drontheim. Dieselbe verfügt über eine große Anzahl stattlicher Dampfer und besorgt im Verein mit der „Bergenschen Dampfschiffsgesellschaft" einen wesentlichen Teil des Post-, Passagier- und Frachtverkehrs von Hamburg und längs der norwegischen Küste bis zum Nordkap hinauf. Das Schiff ist ganz neu, in diesem Frühjahr erst fertig geworden. Es hatte vom Januar bis Ende Juni einer Postschnellroute zwischen Drontheim und

Hammerfest gedient, dann war es von den Unternehmern der Badeschen Reise gechartert worden. Gegenüber den Riesen, die man im Hamburger Hafen erblickt, ist der „Erling Jarl" ein kleines Schiff, 181,4 Fuß lang und 27 Fuß breit. Ich glaube, mancher Rhein- und Bodenseedampfer wird ihm in diesen Maßen mindestens gleichkommen. Indessen er ist elegant gebaut, von zierlichen Formen, festgefügt wie ein schlank gewachsener lebendiger Organismus. Seine Maschine indiziert 135 Pferdekräfte und verleiht dem Schiff die Geschwindigkeit von 12½ Knoten. Wir brauchen diese sehr nötig, denn Andrée hat den Kapitän Bade wissen lassen, daß er am 24. Juli mit seinen Vorbereitungen fertig zu sein hofft. Bis dahin, also in 9 Tagen, müssen wir die Nordwestecke von Spitzbergen erreichen, wo sich die Expedition seit Mitte Juni befindet. Die Innenräume des Schiffes sind natürlich beschränkt, aber doch ausreichend: Wir haben einen Speise-, Musik-, Damen- und Rauchsalon, alle hübsch, sauber, ohne Überladung eingerichtet. Auch die Kabinen sind entsprechend ausgestattet. Die Besatzung ist allerdings lediglich norwegisch. Ein großer Übelstand ist, daß sogar die Bedienung so gut wie garnicht deutsch versteht.

An Bord herrscht zunächst das ungemütliche Treiben vor der Abreise. Man läuft mit Kisten

und Kasten von einem Winkel zum andern, ohne einen rechten Platz dafür zu ermitteln; man starrt neugierig die immer neu auftauchenden Gesichter der Mitreisenden an, mit denen man für die nächsten Wochen die wenigen Quadratfuß Boden teilen soll. Man richtet sich eilig und notdürftig in seiner Kabine für die erste Nacht ein und behandelt dabei seinen engeren Schlafgenossen mit der größten Zuvorkommenheit, denn man kann nicht wissen, wozu es gut ist. Man steht plaudernd in den Gängen herum — eigentlich überall im Wege — und kritisiert, um zunächst über eine der wichtigsten Fragen ins Klare zu kommen, das Aussehen der mitreisenden Damen; man entdeckt, wie immer, die überraschendsten Beziehungen zu bisher wildfremden Persönlichkeiten und giebt seiner ungeheuren Freude darüber Ausdruck, händeschüttelnd und mit dem Ausspruch: „Die Welt ist ein Dorf". Man trinkt auch in den verschiedensten Ecken Sekt, und zwar stellenweis so ausdauernd, als sagten sich die Betreffenden: „Morgen sind wir ja doch seekrank". Endlich löst sich das unharmonische Durcheinander in einen allgemeinen friedlichen Schlummer, und unbewußt entführt uns der schlanke Norweger dem heimatlichen Gestade.

Als wir erwachten, that sich gerade die gewaltige Mündung der Elbe vor uns auf. Zur Linken winkte

uns noch einmal das Stückchen vaterländischen Festlands, das hier so vielen Tausenden deutscher Auswanderer den letzten Heimatsgruß mitgiebt und so wunderhübsch den Namen der „Alten Liebe" trägt — der Quaidamm von Cuxhafen, und dann fuhren wir hinaus in die sonnige See. —

In süßem Nichtsthun verging der lichte Tag. Alt und jung lag in den bequemen Korbstühlen so malerisch hingegossen, wie es die Fähigkeiten erlaubten, und ließ sich von der Sonne bescheinen.

Das Bedürfnis des Anschlusses unter den Mitreisenden war noch gering. Man tastete zunächst nur und studierte die Physiognomien, um möglichst bald herauszubekommen, wes Geistes Kind man vor sich habe. Denn so oft der Mensch auch die Erfahrung macht, daß man dadurch in der Regel zu einem Vorurteil kommt, so thut er's doch immer wieder. Eine gedruckte Liste der Mitglieder ist ausgegeben, welche 52 Namen zählt; aber die Namen sagen einem zunächst garnichts; vier davon heißen sogar thatsächlich „Müller". Selbst daß ein paar „Excellenzen" darunter auftreten, will einem noch nicht so imponieren, wie es die Unternehmung der Gesellschaftsreise wohl gedacht. — Kurz, noch herrschte keine „Stimmung" an Bord.

Erst die spätesten Abendstunden brachten mir noch ein poetisches Stündchen. Mein Kabinengenoß, Hans Wieland, ein junger Münchener Maler, ein Mann, dem der Feinsinn und die Herzensgüte aus den Augen leuchteten, sodaß man ihm von der ersten Minute an gut sein mußte, erwies sich auch noch als trefflicher Musikant. Mit ihm und einem zweiten jüngeren Manne, dem Rechtsanwalt Niemeyer aus Essen, bekannt als Verteidiger im Mellage-Prozeß — einer sehr lebhaften Natur voll Scharfsinn und Temperament — saß ich allein in dem kleinen roten Damensalon und hörte, ohne viel zu reden, den Volksliedern, Opernmelodien und unerschöpflichen Münchener Schnadahüpfeln zu, die sie beide vortrugen. Entweder sang Wieland zur Guitarre, und dann wußte er soviel Drolligkeit und gutmütigen Humor in die einfachsten Gassenhauer hineinzulegen, wie es eben nur ein echter Münchener Maler fertig bringt, oder der Rechtsanwalt begleitete stimmungsvoll mit jenem Instrument, und der Maler spielte die Melodie auf einem verwunderlichen Werkzeug, das er „Cococello" nannte. Es war eine halbe Kokosnuß, über die ein Fell gespannt und woran ein langer hölzerner Stiel befestigt war. Das Ding sah aus wie ein Kochlöffel. Oben an dem Stiel aber hing ein dicker Büschel langer seidener Bänder in den buntesten Farben. Sie waren zum Teil schon ver-

blichen, zum Teil neuerer und neuester Herkunft, und alle trugen eingestickte Daten, Namen oder Sprüche; das Ganze war eine originelle Sammlung von Erinnerungen an schöne Stunden der Freundschaft, vermutlich auch der Liebe. Eine einzige Saite trug der Stiel nur, aber auf dieser einen Saite wußte der Spieler mit dem Fiedelbogen so zarte, einschmeichelnde Weisen zu erzeugen und trug sie mit soviel Ausdruck und Geschmack vor, daß der Abend mir ein kleines Fest wurde. Nun bin ich getrost; mag die Gesellschaft sonst sein, wie sie will, in dieser Stunde liegt eine goldene Saat für viele andere. —

Von den übrigen Personen will ich hier nur noch die eine erwähnen, die einstweilen ein Gegenstand des allgemeinen Interesses bildet: den Führer der Expedition, den Kapitän a. D. Bade.

Bade gehörte zu den Offizieren der „Hansa“, welche unter der Führung des Kapitäns Hegemann und im Verein mit der „Germania“ des Kapitäns Koldewey die deutsche Polarexpedition von 1869 unternahm. An der Ostküste Grönlands wurde die „Hansa“ von der „Germania“ getrennt, geriet ins Packeis, fror dort fest und wurde schließlich vom Druck der Eismassen zerquetscht, kurz nachdem die Mannschaft sich in Voraussicht dieses Ereignisses auf das Eis gerettet und dort aus Schnee, Eis und Preßkohlen ein Wohn-

haus und Vorratsräume erbaut hatte. Vom 10. Oktober an trieben die 14 Mann nun auf einer großen Eisinsel mit dem Polarstrom, welcher die grönländische Ostküste begleitet und die Treibeismassen des Nordens an ihr entlang führt, nach Süden. Nicht weniger denn 237 Tage ertrugen sie die entsetzliche Fahrt durch Sturm und Nacht, durch Nebel, Schnee und Kälte, umringt von Schollen, die knirschend gegeneinander drängten, bedroht von mächtigen Eisbergen, die sich vermöge ihrer tief in den Polarstrom hinabreichenden Masse, ungeheuren Dampfpflügen ähnlich, mit unwiderstehlicher Gewalt durch das Gewühl der Schollen Bahn brachen, und in wachsender Sorge um die Haltbarkeit ihres natürlichen Fahrzeuges. Die ursprünglich zwei Quadratmeilen große Eistafel zerbarst in immer kleinere Stücke, schließlich einmal in einer wilden Nacht so, daß der Riß mitten durch das Haus ging und ein großer Teil der Nahrungsmittel, der Decken und Kleidungsstücke und des Brennmaterials verloren wurde. Der Proviant mußte von nun an aufs ängstlichste abgewogen werden. Man benutzte die Nadel des Schiffskompasses als Wagebalken und Flintenkugeln als Gewichte. Drei Flintenkugeln Brod, eine Kugel Speck und ein Theelöffel Rum war längere Zeit die tägliche Ration, bis sich auch diese für den Vorrat zu groß erwies. Schließ-

lich war die Scholle so klein geworden, daß sie, in freies Wasser geratend, wie ein Schiff schaukelte, und so mürbe, daß sie ganz auseinanderzufallen drohte. Man mußte sie in den Booten verlassen. Nach nochmals vierwöchentlicher obdachsloser Fahrt und unsäglich beschwerlichem Kampf mit den treibenden Eisschollen gelang es endlich am Südrande von Grönland die Küste zu gewinnen und die Eskimoansiedelungen Westgrönlands zu erreichen.

Eine dänische Brigg führte die Geretteten in ihre Heimat, und zwar war der Tag ihrer Landung in Deutschland gerade der 2. September 1870; die Botschaft des herrlichen Sieges von Sedan war für die Ahnungslosen zugleich die erste Kunde von dem inzwischen ausgebrochenen Krieg mit Frankreich.

Kapitän Bade hat seidem noch viele Polarreisen ausgeführt, als Walfänger das Eismeer weithin durchkreuzt und neuerdings bereits mehrfach Gesellschaftsreisen in die spitzbergischen Gewässer unternommen. Wir haben daher unter seiner mit Wind und Wetter und, was das Wichtigste ist, dem Eise wohlvertrauten Leitung nicht nur wenig von den Gefahren des Eismeers zu besorgen, sondern wir besitzen in ihm auch einen Schatz von Beobachtung und Erfahrung für die Erscheinungen der arktischen Gebiete. Und er ist unermüdlich, sie zu geben. Rasch hat ihn

seine fesselnde Gabe, zu plaudern, in den Mittelpunkt der Gesellschaft gesetzt; und obwohl ich schon ein paar Mal mit ihm habe 237 Tage hindurch auf der Eisscholle fahren und dann heimgekehrt thränenden Auges seinen alten Vater mitumarmen müssen, so bleibe ich doch immer wieder gern stehen, wenn er eine horchende Gruppe um sich sammelt. Mit Feuer und Sachkenntnis schildert er die Verhältnisse des Eismeers, erklärt den noch Uneingeweihten an Bord die Pläne Andrées oder schwört, daß wir Spitzbergen rechtzeitig für den Aufstieg erreichen würden. Letzter Punkt ist natürlich auch für mich die Hauptsorge. Die Zeit bis dahin ist kurz, die Reise lang; ein Zwischenfall darf uns jedenfalls nicht begegnen.

An der Abendtafel dieses ersten Reisetages hielt Bade eine kleine Rede, in welcher er mahnte, die unvermeidlichen Unbequemlichkeiten einer längeren Seefahrt auf die leichte Achsel zu nehmen angesichts des ganz „Exceptionellen", was wir sehen und erleben würden. Das war sehr hübsch von ihm gemeint, aber die Erfüllung seines Wunsches wurde am folgenden Tage recht erschwert. Denn als wir erwachten, war die Situation völlig geändert, die alte Nordsee schien des trockenen Tons nun gründlich satt zu sein. Hei! wie pfiff der Südwest, und wie klatschten die Wogen gegen den Bug des „Erling Jarl"! Eigent-

lich war es noch garnicht einmal so besonders schlimm, aber der Erfolg an Bord war durchschlagend, denn unser überschlankes Schiffchen, hauptsächlich für die engen, ruhigen Kanäle des norwegischen Schärenhofes gebaut, gab jedem Flankendruck der Wellen nach und sprang dahin wie ein mutwilliges Füllen. Es war wohl ein schöner Anblick, doch nur für den, dem nicht innerliche Empörung im Busen gährte; und deren waren sehr wenige. Auch ich mußte schließlich daran glauben und das bewußte Bekenntnis über Bord ablegen. Glücklicherweise erklärte sich bei mir die Gottheit damit befriedigt, aber meist war sie nicht so gnädig, im Gegenteil, das Schiff war bald ein tanzendes Lazarett: „rings Seufzer nur und Stöhnen und scheuer Sklaventritt" — doch ich will hier keine Schauergemälde menschlichen Jammers aufrollen. Ist doch augenblicklich alles Elend überwunden. Wir schwimmen bereits zwischen den norwegischen Schären; längst schon ziehen die grauen Inselfelsen in starrem Ernst an uns vorüber, ihre Gipfel in düsteren Regenwolken verhüllend. Die Landschaft, groß und bedeutend, mahnt gebieterisch: „Komm und sieh!"



Schärenlandschaft.

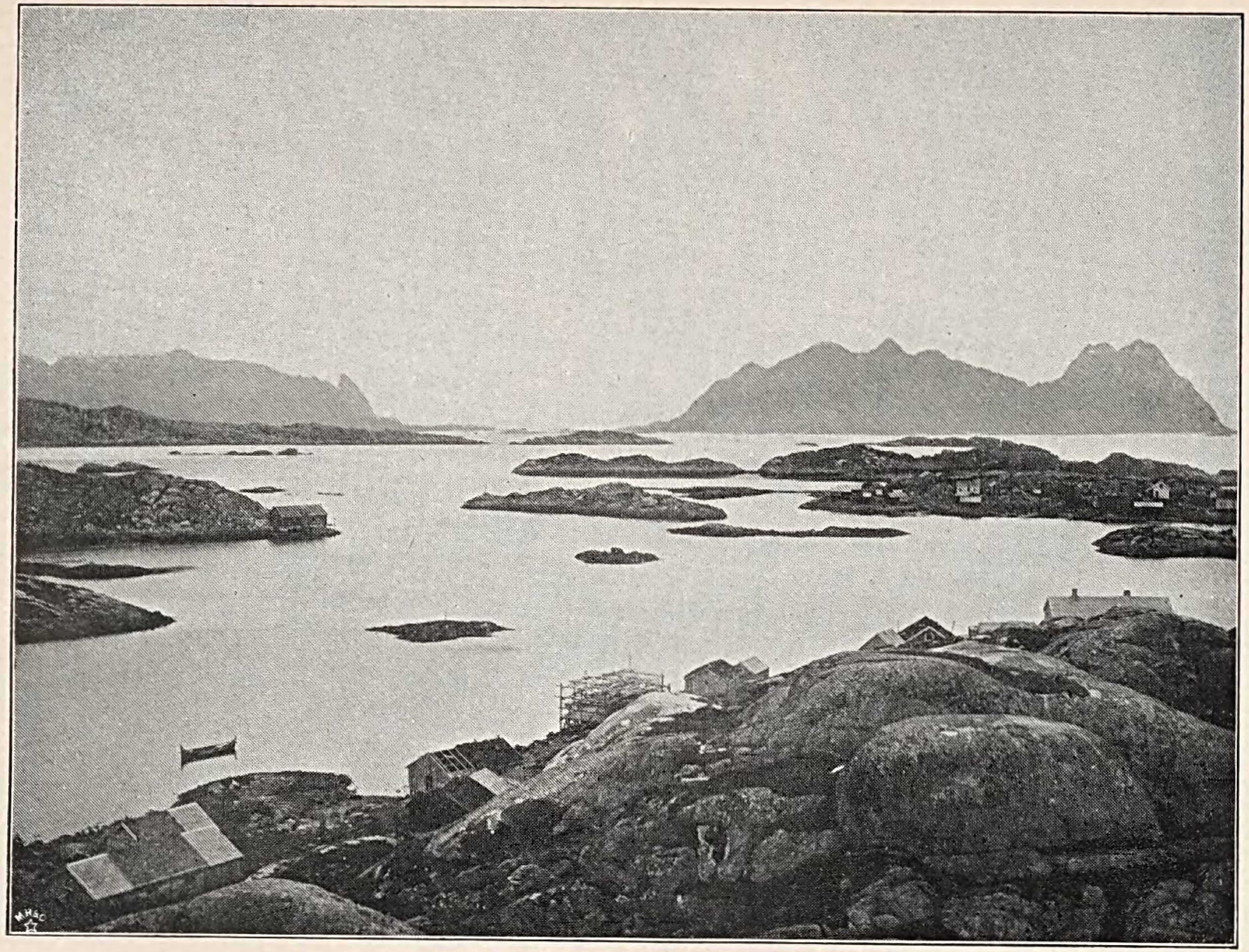
Lange schon liegt Bergen hinter uns, nach Norden eilt der „Erling Jarl", unablässig nach Norden; vom silberglänzenden Tag hinein in die dämmerige Nacht und wieder in den Tag und wieder in die Nacht — bis keine Nacht mehr sein wird, sondern beide Tageszeiten ineinander fließen zu einer einzigen silbergrauen Helle. Ich sitze auf Deck, stumm überwältigt von dem demütigenden Gefühl, wie eng doch das Herz ist, um all die Größe zu fassen, die das Auge sieht, und wie schwach die Feder, um sie auch nur annähernd wiederzugeben.

Welch ein Bild! Ein einziges, wild grandioses Granitgetrümmer, und dazwischen, alles umfließend und umbrandend, das unendliche Meer.

Wer nie eine Schärenlandschaft gesehen hat, dem wird es kaum möglich sein, sich eine rechte Vorstellung von diesem Panorama zu machen. Man hat das Gefühl, als sei hier der Schauplatz jenes ungeheuren Kampfes der Titanen gegen die Götter, und die vom ehernen Himmel zurückgeprallten Felsenbrocken seien zu Tausenden in die aufkochende See hinabgestürzt, um nun in allen möglichen Zacken und Wölbungen daraus hervorzuragen. Tage um Tage gleitet das Auge über die Felsen, zwischen denen unser Schiff den Weg sich bahnt; Tausende von Inseln ziehen an uns vorüber, und keine ist wie die andere geformt, eine unerschöpfliche Phantasie hat sie gestaltet. Bald liegen sie flach im Meere wie Schildkrötenschalen, glatt geschliffen von den Gletschern der Vorzeit und den brandenden Wellen der Gegenwart, bald ziehen sie in langen rundlichen Hügelreihen dahin, anzusehen wie die aus der Meeresfläche auftauchenden Ringe einer riesigen Midgardschlange. Bald wieder ragen sie in steilen, starren Wänden gleich Riesenmauern aus der Flut empor, oben in Spitzen und Fransen zerfressen, oder sie steigen kegelförmig, Vulkanen gleich in den Äther. Alle Größen sind vertreten, von der noch unter der See verborgenen Klippe, die man nur an der violettrötlichen Färbung und der stärkeren Bewegung des Wassers

über ihr bemerkt, bis zu Hunderte von Metern aufsteigenden Kolossen. In der Nähe sieht man das frischgrüne Moos, welches die geschützten Vertiefungen zwischen den kahlen Granitbuckeln ausfüllt, oder Wäldchen niederer Birkenbüsche, die hier und da über niedere Schären sich ausbreiten; weiterhin schafft die Luftabtönung immer blauere Farben, und in den weitesten Fernen erblickt das Auge nur noch matte, tiefblaue Inseln, die ohne Einzelgliederung in scharfer Silhouette am Himmel schweben. Zwischen ihnen allen spannt sich die metallisch glänzende Meeresfläche, hier eng wie ein Kanal, so daß unser Schiff fast beide Uferwände berührt, dort wieder mächtig ausgreifend. Zur Rechten begleiten uns stets düstere Felsenufer, die Abstürze des norwegischen Urgesteinsockels, bald ferner, bald näher gelegen; zur Linken aber öffnet sich bisweilen der Schärenhof, und wir schauen hinaus auf den unendlichen Ozean. An den letzten Klippenreihen in der Ferne sehen wir kleine weiße Lichtpünktchen auftauchen und verschwinden; es ist der Gischt der äußersten Brandung.

Zeitweilig müssen wir auch den Schärenhof ganz verlassen, eine hervorspringende Halbinsel zu umfahren. Dann schwimmen wir für ein paar Stunden auf offenem Ozean; breiter, massiger rollen die Wellen heran. Wenn auch kaum ein Lüftchen sich regt, so



Schärenlandschaft.
Gegend bei Svolvär in den Lofoten.

wogt doch das Meer. Diese Wogen sind wahrscheinlich die Ausläufer eines anderswo herrschenden Sturms. In ruhigen Schwingungen taucht dann „Erling Jarl“ auf und nieder, und das Elend beginnt von neuem für alle diejenigen, denen die Natur selbst die Wohlthat der Gewöhnung an die See versagt hat. Ich gehöre zu diesen, Gott sei Dank, nicht, sondern kann mir jetzt die Sache ruhig mitansehen.

Die Fahrt an der norwegischen Küste ist lang, viel länger, als man gemeinhin denkt. Wer sich die Größenverhältnisse der skandinavischen Halbinsel nicht genau vergegenwärtigt hat, vermeint leicht, daß man, wenn einmal in Bergen, auch an der Schwelle der Lofoten und des Nordkaps sei, und doch ist die Entfernung von Bergen nach den Lofoten in Luftlinie gleich der von Bergen nach Berlin und der Abstand bis zum Nordkap gleich dem nach Wien. Man schwimmt von Bergen bis zum Nordkap noch sechs Tage. Mit einem Schnelldampfer kann man in derselben Zeit beinahe von Europa nach Amerika kommen. Doch trotz der Länge der Fahrt kann ich nur sagen, ich hatte kein anderes Gefühl als das, viel zu wenig Zeit zu finden, um auch nur annähernd alles zu erfassen. Man thut nichts als sehen und staunen, und doch zerrinnt einem die Zeit wie Sand zwischen den Fingern.

Könnte ich doch dem Leser nur eine Ahnung von der mächtigen Stimmung geben, in der die Seele bei dieser Landschaft erzittert. Als ich auf jener Reise, von der ich schon einmal sprach, die Küsten des westlichen Mittelmeers befuhr und die spanischen Sierren an mir vorüberziehen sah, wie glühte das alles in tiefen Farben: rosenrote oder violette Bergwände über ultramarin blauen Wogen und eine blendende, goldene Sonne über dem Ganzen! Und nun hier dieser Gegensatz dazu. Alle Schattierungen sind gedämpft: ein silbernes Grau und Weiß, zartes Grün und mattes, feines Blau. Aber welche Weiten hat hier dafür die Landschaft, welche Durchsichtigkeit des Lichtes, das überall fließt, ohne daß man es am wolkenverhüllten Himmel auf einen einzigen Quellpunkt zurückführen könnte! Überall Ahnung, Sehnsucht, unmeßbare Fernen und Größen!

Am 17. Juli hatten wir einen Tag voll schwermütiger Melancholie. Das Meer war still, und über der Tiefe war die Luft auch klar, aber in wenigen hundert Metern Höhe schwebte schon eine über den ganzen Himmel ausgebreitete Wolkenschicht. So fuhren wir gleichsam zwischen zwei parallelen Ebenen dahin, der Oberfläche des Meeres und der unteren Wolkendecke. Rechts und links stiegen die riesigen Granitwände empor, und oben krochen an ihnen langsam, horizontal

abgeschnitten, die Nebel entlang. Man wußte nicht mehr, in welche Höhe sich noch die Felsen auftürmen mochten; hoch aus der Nebelwelt herabkommende Wasserstürze hingen wie silberne Fäden über die grauen Felsmauern hernieder. Zuweilen, wenn wir durch Gruppen einzeln emporragender Felskegel kamen, sah es aus, als seien diese Felsen, deren Häupter mit dem Nebel dort oben zusammenflossen, die ungeheuren Säulen, auf denen die Wolkendecke lastete. Die ganze Landschaft erschien dann wie ein gigantisches Urbild jener indischen Felsentempel von Ellora oder Elephantine, wo niedrige, aber endlose Hallen tief in die Felsen hineingegraben sind und unförmige Steinpfeiler von phantastischen Formen die flachauflagernde Felsdecke tragen. Öffnete sich links der Schärenhof, so drang vom Ozean her ein leiser Strom von Licht und Wärme herein; traten die Felsen wieder davor, so ballten die Nebel sich von neuem über uns zusammen, und feuchter Tau fiel auf das Verdeck.

Dort im Süden, im Mittelmeer, ist die Landschaft Homers, das klare, lichte Reich der griechischen Götter. Hier ist die Welt der Edda. Erst wenn man diese grandiosen Felsgebilde, diese schwermütigen Lichtstimmungen hier gesehen hat, dann begreift man die übergewaltigen und melancholischen Gesänge der alten Nordländer recht. Die Wucht des Gesteins ist so un-

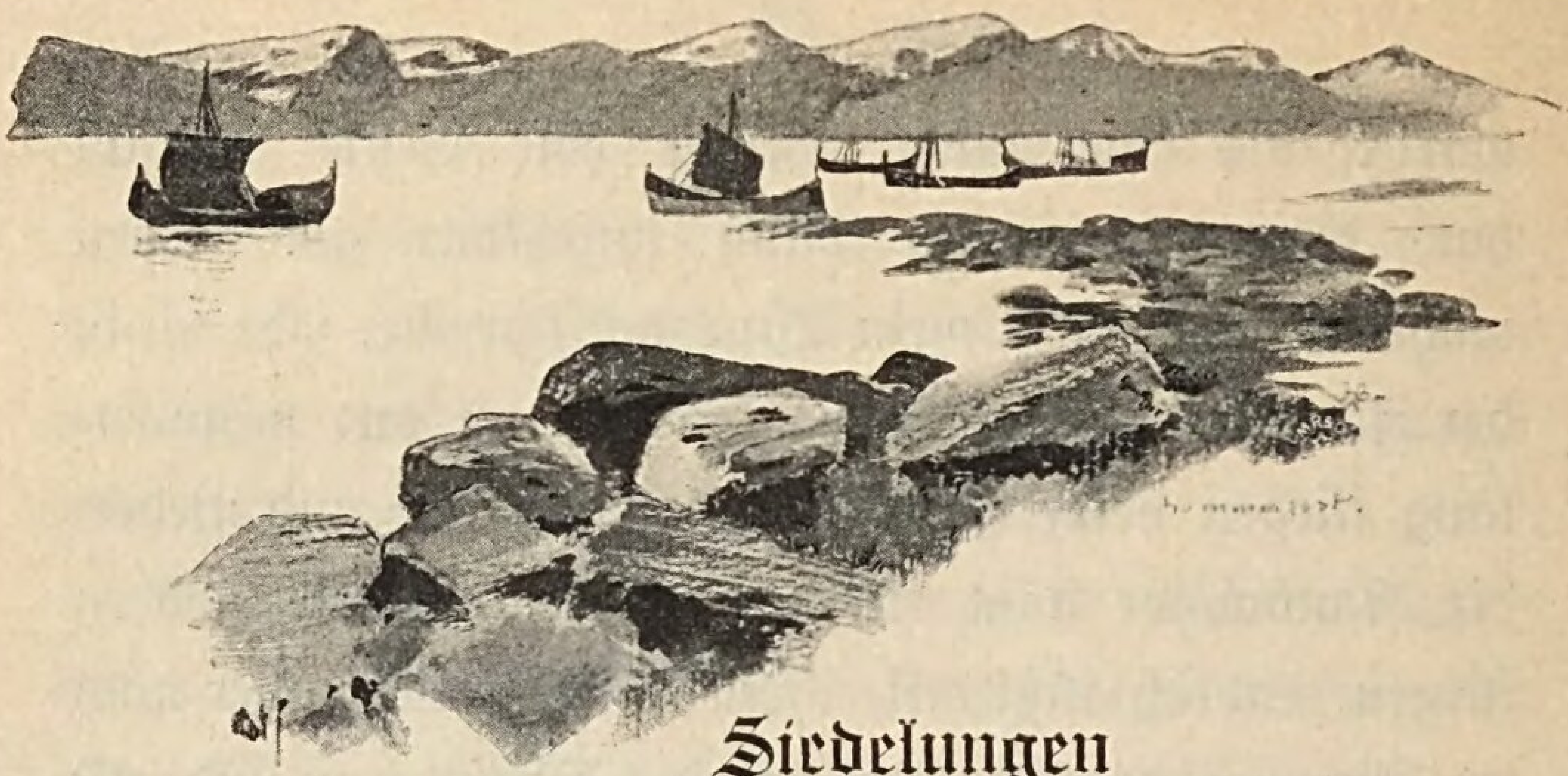
geheuer, daß der Mensch und seine Werke neben der ungebändigten Natur für den ersten Eindruck verschwinden. Die winzigen Häuschen, die hier und da am Felsen erscheinen, entdeckt das Auge zunächst kaum, und dann erscheinen sie wie Spielzeug.

Was sind Stunden, wenn man an solchem Tage hoch auf einem Oberdeck ist. Das Auge gleitet an der weißen Linie des Kielwassers hinaus bis dahin, wo Meer, Himmel und Wolkendecke in ein schimmerndes Weiß zusammenfließen, und das Ohr trinkt die leisen Klänge der Musik, die aus dem geöffneten Deckfenster des Salons heraufdringen: Violine und Klavier. Jetzt ist es eine sehnsuchtsvolle Griegsche Sonate, wundervoll angepaßt an die Stimmung der Umgebung; jetzt die adlige Melodie des Andantes aus Beethovens Sonate pathétique; jetzt höre ich sogar die zierlichen Klänge des Walzers „Loin du bal“ — mein Gott, wie bin ich jetzt wirklich loin du bal und von allem was damit zusammenhängt!

Unablässig folgt uns eine Wolke von Möwen mit ihrem Pfeifen, das oft wie ein Gelächter klingt. Auch eine dunkle Raubmöwe ist zuweilen dazwischen. Obwohl sie kleiner ist als die anderen Möwen, so fliegt sie doch so gewandt, daß sie die anderen in unerhörter Weise brandschatzen kann. Sie taucht nie selbst nach einem Bissen in die See, sondern

wartet, bis eine andere Möwe eine Beute erhascht hat; diese jagt sie ihr dann unfehlbar ab. Eben während ich dies in mein Tagebuch schreibe, sehe ich in der Ferne wieder solch einen Kampf mit an; minutenlang fliegen beide Tiere mit Gekreisch auf und nieder, die Raubmöwe stößt auf die andere, daß die Federn fliegen, endlich läßt diese ihren Bissen fallen, aber noch im Fluge fängt der Räuber die Speise auf und eilt mit langen Flügelschlägen von dannen. Merkwürdig ist, daß sich niemals die übrigen Möwen zu gemeinsamer Abwehr gegen den fremden Strolch verbünden; sie dulden ihn ruhig im dichtesten Haufen, und nie kommt eine der anderen zu Hilfe.

Auch Enten und Taucher sehen wir fliegen; einmal soll sogar in der Ferne bereits ein Wal seine Wasserstrahlen emporgeblasen haben. Im allgemeinen aber ist die Fläche einsam: ringsum nur Berge und Wasser, und dazwischen zieht der „Erling Jarl“ nach Norden, unablässig nach Norden.



Siedelungen an der norwegischen Küste.

Wie gewaltig und anscheinend ungebändigt auch die Formen sind, in denen die Natur Norwegens dem Reisenden auf der Fahrt durch die Felsenlabyrinthe des Schärenhofes entgegentritt, sehr bald bemerkt er doch, daß ihn überall die Spuren einer hochgespannten menschlichen Civilisation begleiten. Zwischen diesen Klüften hoch im Norden und am äußersten Rande unseres Erdteils hat sich seit langen Jahrhunderten ein Volksstamm angesiedelt, der seiner Qualität nach zu den Blüten der Menschheit gerechnet werden darf. Freilich an Zahl ist er sehr gering; denn die ganze Einwohnerschaft von Norwegen beträgt nur etwa 2 Millionen Seelen d. h. wenig mehr, als die eine Stadt Berlin besitzt. Um so schwerer fällt ins Gewicht, welche Bedeutung das kleine Völklein sich in der Geschichte, wie im Leben der Gegenwart

zu geben gewußt hat. Von diesen Felsen zog ein wesentlicher Teil jener kühnen Räuber aus, die nicht lediglich mordeten und brannten und den Erdteil mit Schrecken vor dem Normannen-Namen erfüllten, sondern die auch Ströme kraftvollen Blutes in die Adern zahlreicher alternder Völker Europas ergossen und an den Stellen ihrer Kolonisation ein neues, glanzvolles Leben hervorriefen. Und diese alte Wikingernatur ist dem Norweger bis heute nicht verloren gegangen, sie hat sich nur in ihren Formen und Zielen gewandelt. Ein Mann wie Nansen ist wahrlich ein echter Vollblut-Wiking, wie nur irgend ein Harald oder Olaf des Mittelalters gewesen ist. Und um für die Kulturkraft des heutigen Volkes als Ganzen ein Zeugnis anzuführen, sei nur auf die erstaunliche Thatsache hingewiesen, daß Norwegen nach England und mit den Vereinigten Staaten über die größte Segelschiffflotte der Welt verfügt.*)

Leicht und sicher findet unser Schiff seinen Weg

---

*) Im Jahre 1893 besaßen die Segelschiffe Englands (wobei diejenigen unter 100 Reg. Tonnen unberücksichtigt bleiben) einen Gesamtgehalt (Netto) von 2 555 983 Tonnen; die Vereinigten Staaten von 1 354 174; Norwegen von 1 346 212. Letzteres kommt also den Vereinigten Staaten fast gleich. An Handelsdampfern besaßen England 5 360 184, Deutschland 747 276, Frankreich 482 512, die Vereinigten Staaten 400 057, die Britischen Kolonien 314 573, Spanien 283 347, Norwegen 238 395 Tonnen. Hier steht letzteres

durch den Irrgarten von Felsen und Meeresarmen, denn die gesamte Küste ist aufs genaueste vermessen und das Fahrwasser sorgfältig gekennzeichnet. Auf den Klippen ragen in geeigneten Abständen kleine weißangestrichene Wachthäuschen, die bei Tage durch ihre Farbe weithin leuchten, nachts Feuersignale unterhalten, denen das Schiff wie an einer Ariadneschnur von Sternen durch das Insellabyrinth nachschwimmen kann, von der Nordsee bis zum Eismeere hin. Auf niedrigen Felsen sehen wir schwarze, cylindrisch geformte Steinmale aus Mauerwerk, und schwimmende Balken oder aufgesteckte Stangen zeigen die im Wasser drohenden Untiefen an. So wird der Schärenhof, der früher durch seine Gefährlichkeit einen vortrefflichen Schlupfwinkel für die Räuberkönige abgab, heute in friedlicher Zeit ganz umgekehrt zu einem unschätzbaren Hülfsmittel für die einheimische wie die fremde Schifffahrt, die sich hier sicher vor den Stürmen des Ozeans im Schutze der Inseln vollziehen kann.

Vielfältig ist daher das Leben auf den Kanälen der Schären. Wir begegnen hier den verschiedensten Postdampfern, sowohl den großen „Hurtigrouten-Dampfern", die in Schnellfahrt nur die größten Häfen

---

also erst an siebenter Stelle, übertrifft jedoch immer noch Länder wie Rußland, Italien, Holland an Besitz. (Zahlen nach E. Knipping.)

bis Hammerfest hinauf anlaufen und dabei auf eine den Eisenbahnen ähnliche Pünktlichkeit des Fahrplans halten, als auch den kleineren, die dem Lokalverkehr dienen, das Innere der Fjorde aufsuchen, neben den Passagieren auch Waren aufnehmen und mit dem Fahrplan erheblich unbefangener umgehen. Gern benennt der Norweger seine Schiffe mit den Namen seiner Heroenzeit oder der Edda, und unverkennbar ist in der Mehrzahl seiner kleineren Segel- und Ruderfahrzeuge noch heute die Urform des Wikingerschiffs erhalten. Wie oft sagt man sich beim Vorüberfahren an einem solchen ein- oder zweimastigen Schiffchen mit seinem viereckigen Segel: Ein paar Schilde über den Rand gehängt, in den hochemporstehenden Balken des Vorderstevens einen Drachenkopf geschnitzt, und das Normannenschiff des Mittelalters stände vor uns, wie aus dem Grabe der Vorzeit heraufgezaubert. Warum führen die Norweger nicht wenigstens den Drachen- oder Pferdekopf wieder ein?

Ein besonderes Wohlgefallen erregt die längs der von uns befahrenen Küste, vorwiegende Form der Ruderboote, der sogenannten Nordlandsboote. Ihr schlanker, elegant geschweifter Bau, in dessen hochaufstrebendem und etwas zurückgeneigtem Vordersteven, niedrigem Rumpf und wieder aufsteigendem, ebenfalls nach rückwärts geneigtem Stern sich ganz

wie bei den größeren Kuttern die alte Normannenschiffsgestalt deutlich erhalten hat, genügt in seltener Weise ästhetischen Anforderungen. Dazu kommt, daß sie meist sehr geschmackvoll gefärbt sind: der Grundton braun, gelb oder grün und der etwas erhaben gearbeitete Rand dann, je nach der Grundfarbe, blau oder rot, mit feinen weißen oder anderweitig wie passenden Kanten. Wie sind unsere märkischen Fischerkähne daneben von sämtlichen Grazien im Stich gelassen!

Die Wohnungen der Küstenansiedler selbst liegen naturgemäß an möglichst geschützten Orten. An ruhigen Sunden ziehen sie auf flachen Uferstreifen oft meilenlang neben dem Fahrwasser hin. Anderwärts bergen sie sich gern in muschelförmigen Eintiefungen der Küste. Wo nur irgend zwischen den Felswänden eine für die Augen des Vorüberreisenden winzig kleine Verebnung mit etwas grünem Wiesenboden und ein paar Bäumchen sich findet, da stehen dann auch ein paar Häuser, oft nur drei oder vier. Am Strand sieht man einige der hübschen Boote, an den Felswänden der Umgebung weiden Ziegen oder Kühe, die durch ihre Winzigkeit erst recht einen Maßstab für die gewaltigen Dimensionen der Landschaftsformen abgeben. Auf den Wiesen wird das Heu nicht wie bei uns in kegelförmigen Haufen aufgeschichtet, sondern in eigentümlicher Weise an langen, niedrigen Zäunen aus gabligem Astwerk

frei aufgehängt, sodaß die Luft jeden Halm bestreichen kann; eine Notwendigkeit in diesen feuchten Gegenden.

Oft genug liegen die Häuser aber auch auf völlig kahlen, glattpolierten Granitfelsen, in durchaus öder Umgebung. Solche Wohnstätten sind Fischeransiedelungen, deren Insassen die meiste Zeit ihres Daseins auf dem Meere zubringen und nur für ihren Herd und ihre Habe einen festen Grund in möglichster Nachbarschaft der lebenspendenden See benötigen. Hier sieht man dann auf den Granitklippen neben den Wohnhäusern die cylindrischen Haufen der zum Trocknen aufgeschichteten und mit einem Dache gegen den Regen geschützten Kabeljaus. Den auf diese Weise zubereiteten Fisch nennt man eben deswegen Klippfisch. Zur Herstellung des Klippfisches, welche die meiste Sorgfalt erfordert, werden die besten Sorten ausgewählt. Die geringeren Qualitäten liefern den Stockfisch, der auf Stangengerüsten aufgereiht und frei herabhängend getrocknet wird. Die größeren Ansiedelungen sind von solchen Stockfisch-Trockenanlagen rings umgeben, und der Geruch, der von diesen über den Ort getragen wird, ist nichts weniger als angenehm. Die abgeschnittenen Köpfe werden zu Bündeln auf Schnüre gereiht und ebenfalls in freier Luft getrocknet, um dann zu Guano zermahlen zu werden. Aus den

Lebern siedet man, ebenfalls unter Produktion fatalster Gerüche, den Leberthran.

Die Häuser der Norweger sind fast durchgängig aus Holz und nach einem und demselben Schema hergestellt; sie werden von großen Geschäften in den Hauptstädten des Landes auf Bestellung geliefert. Die Materialien läßt man zu Wasser an den gewünschten Ort schaffen. Ist der Boden uneben, so wird durch einen steinernen oder hölzernen Unterbau eine Horizontalfläche hergestellt, meist so, daß sie auf Säulen ruht und der Luft freies Durchstreichen unter dem Fußboden gewährt; darüber wird dann das sehr einfach gestaltete Holzhaus aufgeführt. Den Wohnhäusern Norwegens fehlt daher durchweg ein individueller Charakter, wie wir ihn in Deutschland beim sächsischen, fränkischen oder alemannischen Bauernhaus mit soviel Freude beobachten. Die Gebäude sehen alle modern und nüchtern aus, auch die vornehmeren, die sich gern durch eine in der Mitte der Vorderfront befindliche, ins Innere hineingetiefte, oft mit einer Galerie und ausgesägten Holzverzierungen geschmückte Loggia hervorthun, nicht ausgenommen. Trotzdem machen sie durch ihre Sauberkeit einen angenehmen Eindruck; diejenigen vor allem, die den landesüblichen braunroten Anstrich mit weißer Kantung haben. Diese Häuschen nehmen sich, zumal da sie weithin sichtbar sind, auf grünem Hintergrunde sehr hübsch aus.

Bemerkenswert ist eine Art von Häusern, die, je mehr wir nach Norden kommen, um so zahlreicher wird. Bei diesen ist das Dach nicht mit Ziegeln oder Schindeln, sondern mit Erde und Rasen gedeckt. In den feuchten Gegenden der Küste entfaltet sich auf diesen Dächern eine so üppige Vegetation von allerlei Wiesenkräutern, daß sie regelrecht gemäht werden, wo die Leute es nicht vorziehen, ihr Vieh unmittelbar auf ihnen weiden zu lassen.

Mehr Individualität haben die städtischen Küstenansiedelungen als einzelne Ganze betrachtet, zumal da die grandiose Natur oft bis dicht vor Ankunft am Hafen dem Reisenden noch garnichts von der Nähe einer großen Stadt verrät und diese um so überraschender wirkt, wenn sie dann plötzlich zwischen den Felsen hervortaucht.

Unter den flüchtigen Augenblicksbildern der Reise haftet mir der Anblick von Bergen mit am tiefsten im Gedächtnis. Ich habe die alte Stadt zweimal besucht, auf der Hin- und der Rückfahrt. Beidemal kam ich spät abends gegen neun und zehn Uhr dort an, indessen liegt Bergen dem Polarkreise so nahe, daß im Hochsommer keine rechte Nacht mehr eintritt, sondern nur eine Dämmerung, die um zehn Uhr noch den Charakter eines bedeckten Tages hat. Bergen ist eine echte Schärenstadt. Mitten im Gewirr der Fjorde und

Meeresgassen liegt sie, selbst durch Meereseinschnitte zerrissen und rings von den düsteren, trotzigen Felsen des norwegischen Küstenabsturzes umgürtet. Bjergvin, d. h. „Bergwiese" lautet der alte Name der schon im elften Jahrhundert gegründeten Stadt. Bis heute giebt es noch keine Eisenbahn aus den Ostmarken nach Bergen. Nur eine einzige kleine einspurige Linie führt von hier bis zu dem zwischen dem Hardanger- und dem Sognefjord gelegenen Vossevangen, eine Bahn voller Tunnel, kühner Viaduktbauten und köstlicher, an die schönsten Alpenscenerien gemahnender Aussichten über Thäler und Seeflächen. Aller Fernverkehr naht sich Bergen wie von alters her zur See. Und auch sonst hat sich die Stadt in eigenartiger Weise den Charakter des Altertümlichen bewahrt. Wir Deutsche betreten sie mit dem stolzen Gefühl, daß hier eine der Hauptstätten gewesen ist, an denen sich deutsche Thatkraft und deutscher Schöpfungsgeist außerhalb unseres Vaterlandes zu hohen Ehren gebracht hat. Auf der „Deutschen Brücke" von Bergen war eines der wichtigsten „Contore" der Hansa, die den ganzen Norden Europas in Botmäßigkeit hielt. Der innere Hafen von Bergen mit seinen enggedrängten, spitzgiebligen Speichern, seinen hölzernen Krahnen, seinem altersschwarzen Pfahlwerk macht noch ganz den Eindruck einer alten

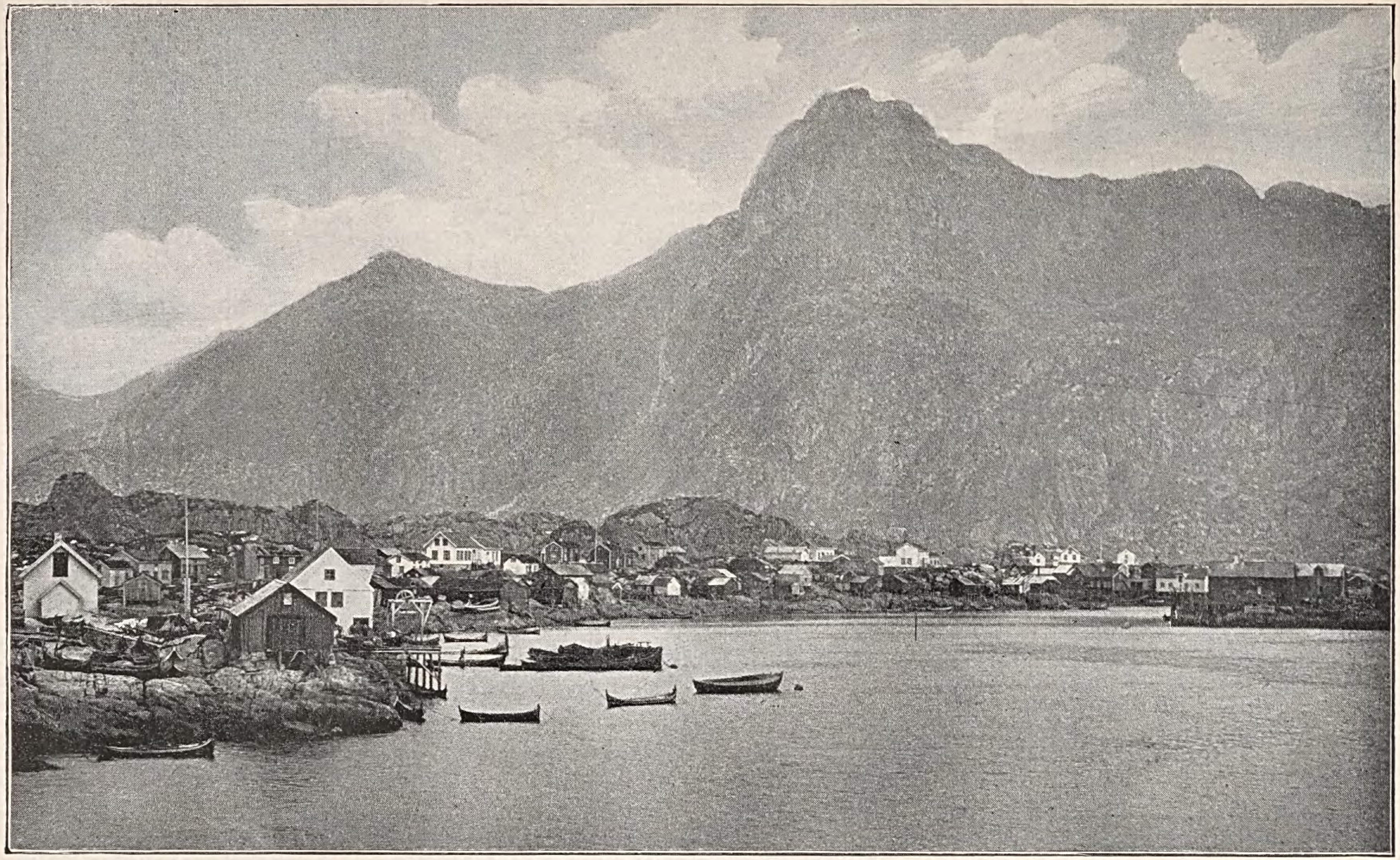
deutschen Hansestadt, und „Tyske Bryggen" heißt die hauptsächlichste Quaistraße noch heute. Es handelt sich dabei nicht eigentlich um eine Brücke, sondern um ein Hafenufer, das nur auf der einen Seite von kleinen, zum Teil mit mittelalterlichen Holzschnörkeln geschmückten Häuschen begleitet wird, längs des Wassers aber durch eine hölzerne, auf Pfählen ruhende Plattform verbreitert ist, auf der Schuppen und Auslade-vorrichtungen stehen. Hier liegen die zahllosen kleinen Härings- und Dorschkutter, die Fässer mit Fett und Fischen und allem, was die See erzeugt; alles an Aussehen ebenso wie an Geruch von prächtiger Echtheit. —

Der äußere Hafen wird durch einige Festungsbauten gedeckt, die freilich mehr malerisch als gefährlich anmuten. Nach innen zu steigt die Stadt in teilweis breiten, schönen Straßen moderneren Aussehens das Rund der umgebenden Berge hinan. Landhäuser, in dichtwipflige Gärten gebettet, umgeben sie, und darüber hinaus ragen die Bergwände, die auch im Sommer noch mit Schnee gesprenkelt sind.

Beidemal war Bergen, als ich ihm nahte, in Regenstimmung getaucht. Es ist eine der regenreichsten Stätten Europas, und der Volksmund behauptet spottend, daß ein vorsichtiges Bergener Kind immer gleich mit einem Regenschirm auf die Welt kommt. Ich muß

aber sagen, das schwere Wolkenkleid, die gedämpften Lichter, die feuchtdurchsichtige Atmosphäre stehen der alten wetterfesten Stadt vorzüglich zu Gesicht; beidemal war ein Zug von charaktervollem Ernst in dem Bilde, das sie mir bot.

Ganz anders erscheint das liebliche Molde, das eine Tagesfahrt weiter nach Norden, am Moldefjord liegt. Obwohl uns die Reise von Bergen nordwärts geführt hatte, war es bei seinem Anblick doch, als wenn wir plötzlich in eine weit südlichere Landschaft, etwa nach der Schweiz zurückversetzt worden wären. Der Moldefjord, breit ausgedehnt und rings von Bergen umgeben, sieht aus wie ein schöner großer Alpensee, zumal da ihn an seinem Südrande die prachtvollen Hochgebirgsformen der Romsdalberge abschließen. An seinem Nordrande, d. h. also der südlichen Sonne zugewendet und gegen die Nordwinde durch einen Bergzug geschützt, liegt das kleine Städtchen so zierlich und freundlich an dem lächelnden Wasserspiegel, wie nur irgend ein Alpenstädtchen liegen kann. Der ganze Berghang, an dem es hinaufklettert, ist dicht bewaldet, und zwar gedeihen in dieser milden Lage, obwohl wir uns nördlicher befinden als St. Petersburg, zahlreiche prächtige Laubbäume, wie Eschen, Kastanien, Akazien, Linden, Buchen und mannigfache Obstarten. Wir besuchten das geschmackvolle Holzkirchlein, den botanischen



Svolvaer in den Lofoten.

Garten, in dem alle möglichen exotischen Baumarten im Freien wachsen, die sehr hübschen städtischen Anlagen, deren dichtes, von verschlungenen Wegen durchzogenes Buschwerk bis zu einem kleinen Aussichtstempel emporsteigt. Von hier hat man einen ganz herrlichen Blick über die schneegekrönten Gebirgsmassen in der blauen Ferne und über die schimmernde Flut des Fjords, dessen breite Fläche durch einige lange und scharfgezogene Inselstreifen eine charaktervolle Zeichnung erhält. Wohlgepflegte Privatgärten umgeben die Stadt, in denen die Milde des Klimas zu den kühnsten Experimenten mit fremdartigen Gewächsen benutzt wird, Kletterrosen mit üppigen Blüten beziehen die Hauswände bis unters Dach, hohe, dichte Baumalleen beschatten die Landstraße. Auf den Wiesen wurde gerade Heu gemacht, und wir sahen zum ersten Male die hochblonden, stattlich-schlanken ländlichen Mädchengestalten, die uns auf norwegischen Bildern so wohlbekannt sind.

Drontheim besuchten wir auf der Hinfahrt nicht und die nördlicheren Städte Bodö, Svolvär, Harstadthavn auch nur flüchtig. Bodö und Svolvär erscheinen wieder ganz norwegisch, sie liegen auf kahlen, glattbuckligen Felsen hart an der Küste hingestreckt.

Nördlich vom Polarkreise tritt für den Reisenden ein neues Element des Interesses in der lappischen

Bevölkerung hinzu, die sich hier den germanischen Küstenbewohnern beimischt. Es gewährt einen seltsamen Anblick, diese an Tracht und Habitus sofort als Angehörige eines ganz fremdartigen Volksstammes erkennbaren Leute sich unter den modisch gekleideten Skandinaviern bewegen zu sehen. Die dunkelblauen Kittel der Männer, die von einem breiten Ledergurt zusammengehalten werden, sind oft recht geschmackvoll mit roten oder orangegelben Borten verziert. Charakteristisch sind ihre Mützen mit viereckigem Deckel, ihre um das Bein gewundenen Hosen, ihre über den Zehen nach oben gebogenen Lederschuhe. Der Wuchs der Lappen ist im allgemeinen klein, durchschnittlich wohl nur anderthalb Meter hoch. Einem breitschultrigen Oberkörper, der durch die tiefe Lage des Leibgürtels im Verhältnis noch länger erscheint, als er in Wirklichkeit ist, gesellen sich kurze, dem Aussehen nach schwächliche und fast immer krumme Beine. Trotzdem sollen die Männer außerordentlich schwere Lasten tragen. Die bräunlichen Gesichter sind trotz ihrer Breite, ihrer vorspringenden Backenknochen und ihrer plattgedrückten Nase in der Jugend häufig auch nach unseren Begriffen nicht häßlich; Klugheit und gutmütiger Humor leuchtet ihnen vielfach aus den Augen. Im Alter aber werden sie durch Runzeln und Furchen oft geradezu abschreckend.



Norwegische Lappen.

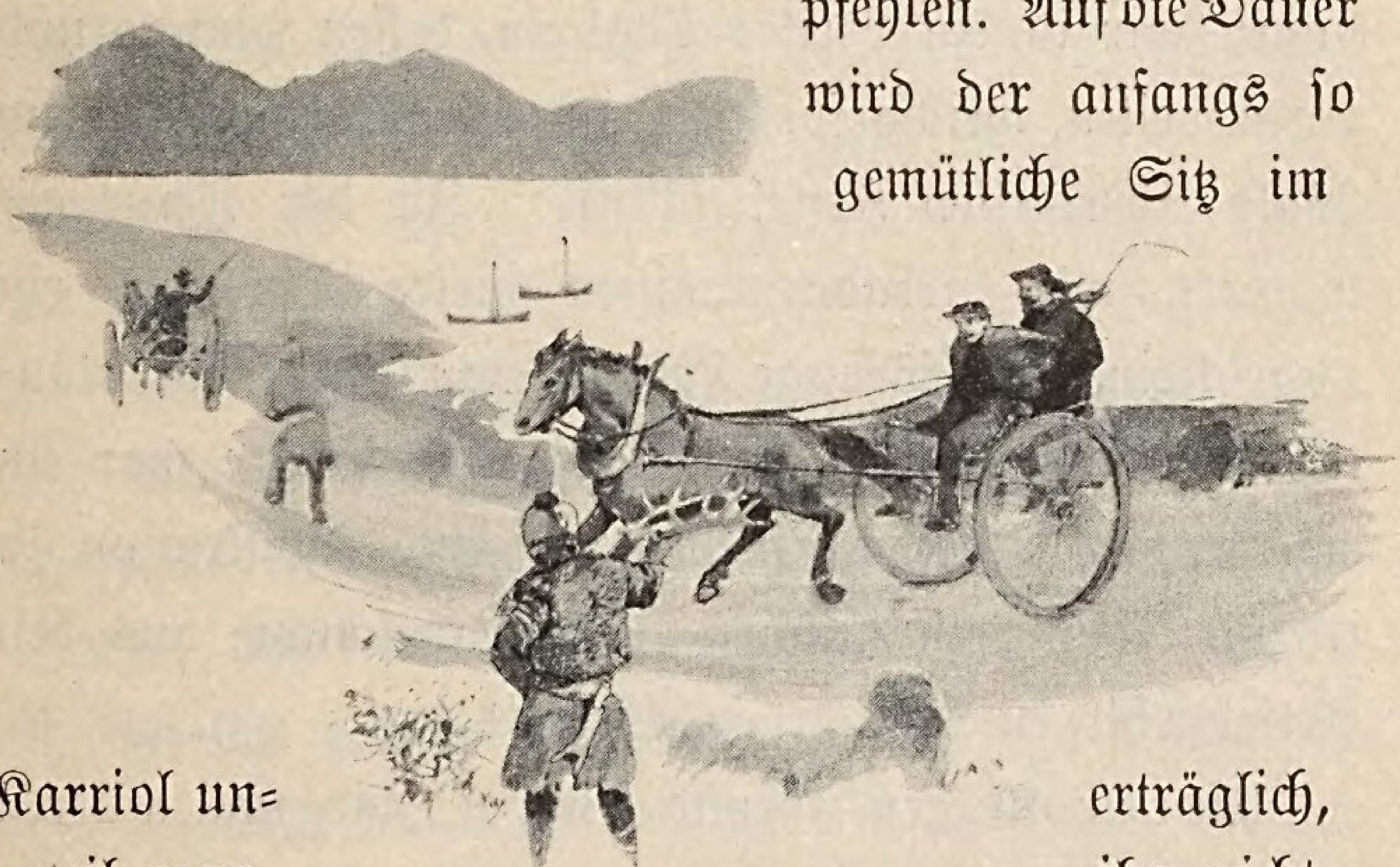
Die Lappen gehören zweifellos zur Verwandtschaft der heute im nördlichen Asien lebenden Völker und sind wohl längs der Ufer des Eismeeres nach Europa eingewandert. Sie haben aber die Halbinsel Skandinavien bereits vor Ausbreitung der Germanen innegehabt und sind von diesen erst allmählich immer weiter in die unwirtlichen Gebiete des Nordens zurückgedrängt worden. Der größere Teil des gegenwärtig wenig mehr als 20 000 Individuen zählenden Lappenstammes hat sich unter dem Einflusse der Skandinavier zur Seßhaftigkeit bekehrt und lebt in kleinen, schmutzigen Häusern, treibt Ackerbau oder nährt sich vom Fischfang. Etwa ein Zehntel aber ist der nomadisierenden Lebensweise treu geblieben. In einzelnen Familien ziehen diese Leute mit ihren Renntieren in den nördlichen Gebieten Schwedens und Norwegens hin und her. Sie nähren sich vom Ertrage ihrer Herden, teils unmittelbar, teils indem sie für Fleisch, Gehörn und Felle von der seßhaften Bevölkerung einhandeln, was ihnen von den Erzeugnissen der höheren Kultur zum Leben notwendig geworden ist. Im großen und ganzen sind ihre Bedürfnisse in dieser Richtung noch ziemlich gering; ihre Kleidung, ihre Wohnung und ihre Gerätschaften machen sie sich selbst, und sie haben sich in Aussehen und Lebensweise bis jetzt eine so hohe Ursprünglichkeit bewahrt, wie man sie in unserem nivellierten Europa sehr selten

wiederfindet. Es ist natürlich, daß auch sie neuerdings gelernt haben, von dem Fremdenstrom, der allsommerlich die norwegische Küste hinauf- und hinunterzieht, ihre Vorteile zu ziehen, und daß sie einen beträchtlichen Teil ihrer kleinen Hausindustrie, ihre Messer aus Renntiergeweih mit eingeritzten Zeichnungen, ihre Fellpuppen, ihre Stickereien, Mützen, Schuhe u. dergl. zum Verkauf an die Touristen herstellen. Da sie sich aber dabei durchaus ihrer ursprünglichen Arbeitsweise bedienen und innerhalb ihres ererbten Formenschatzes halten, so kann die Erkenntnis dieser Anpassung an den Fremdenverkehr das ethnographische Interesse doch nur wenig beeinträchtigen.

Wir benutzten daher gern die in Harstadthavn, einem in sehr malerischer Umgebung auf der Lofoten-Insel Hindö gelegenen Städtchen, sich bietende Gelegenheit, ein Lappenlager zu besuchen.

Am Hafen fanden wir eine Anzahl Karriols bereitstehen. Dies landesübliche Fuhrwerk, ein zweirädriger, offener, ganz leichter Einspänner, auf welchem der Reisende vorn in einem nur für eine Person berechneten Ledersitz Platz nimmt, während der Kutscher sich hinter ihn setzt oder stellt, ist jedem bekannt, der in Norwegen Reisen gemacht hat. Gewöhnlich wird es mit großem Enthusiasmus geschildert, und für kürzere Fahrten eignet es sich vermöge seiner flotten Gangart

auch wirklich sehr gut. Der materielle Apparat des Gefährts ist auf ein solches Mindestmaß eingeschränkt, daß man auf seinem schmalen Sitze frei und keck wie ein Vogel durch die Landschaft zu fliegen scheint. Wer aber eine mehrtägige Wagenfahrt unternimmt, dem möchte ich doch die bequemen, zweisitzigen, gut federnden Kutschwagen mit aufschlagbarem Verdeck, wie wir sie in Deutschland auch haben, entschieden mehr empfehlen. Auf die Dauer wird der anfangs so gemütliche Sitz im



Karriol unerträglich, weil man ihn nicht ändern kann; und wenn man vollends viele Stunden lang im Regen fährt, worauf man in Norwegen stets gefaßt sein muß, dann hört alle Poesie auf.

Diesmal nun handelte es sich um einen lustigen Ausflug von einer Stunde; rasch waren alle Gefährte besetzt, dem Kutscher die Zügel aus der Hand genommen, und hurtig trabten unsere Rößlein auf der

guten Landstraße dahin. In mannigfaltiger Abwechselung zogen hübsche Landschaftsbilder an uns vorüber: hier die Aussicht in ein grünes, mit Bauernhäuschen besätes Wiesenthal, dort ein Blick auf den ruhig schimmernden Wasserspiegel eines Fjordes, auf dem sich schlanke Nordlandsboote wiegten, dort wieder weit hinaus über die Meeresfläche des Schärenhofs zu den Schneegebirgen ferner Lofoteninseln. Endlich bogen wir in ein breites Thal ein, dessen Hintergrund einen weiten, weichgeformten, mit losem, gebüschartigem Wald überdeckten Kessel bildete. In der Ferne gewahrten wir, gerade inmitten dieser Thalung, ein paar kleine kegelförmige Hütten, von denen ein bläulicher Rauch zum Himmel stieg. Das Ganze war ein eigenartiges Bild, anzusehen wie eine Illustration zu irgend einer romantischen Indianergeschichte aus den Felsengebirgen des fernen Westens.

Über holprigen Grund fuhren wir mit unseren Karriols hinzu, und nun entwickelte sich sofort eine lebhafte und heitere Scene. Ein paar Mitglieder der hier wohnenden Lappenfamilie war uns schon von der Stadt her gefolgt, die anderen kamen aus den Zelten hervor — es waren im ganzen etwa 8 bis 10 Individuen, ein älterer Mann, eine noch hübsche Frau in den besten Jahren, ein erwachsenes junges Mädchen und dann Kinder in allen Altersstufen,

Buben und Mägdlein. Daran war nicht zu zweifeln, daß sie auf Besuch vorbereitet waren. Das Innere der Hütten war mit frischen Baumzweigen belegt, die Lagerstätten aus Fellen, die im Kreis um den Herd lagen, waren sorgfältig geordnet. An einem Pflock des Astwerkes, welches die aus einem groben braunen Gewebe bestehende Wand des Zeltes trägt, hing eine Lappenwiege mit einem Säugling darin. Diese Wiegen, die man in den nordischen Museen und Verkaufsläden vielfach sieht, sind sehr originell. Man denke sich eine Eichel der Länge nach durchgeschnitten, die obere Hälfte entfernt, doch so, daß von dieser an einem Ende etwa noch ein Viertel stehen bleibt, und dies Ganze ausgehöhlt, so hat man im kleinen die Form der Wiege. Die Mutter trägt sie an einem Bande, das am oberen und unteren Ende befestigt ist, mit sich herum oder hängt sie im Zelte daran auf und schaukelt das Kind darin. Oft sind diese Wiegen geschmackvoll verziert und ähnlich wie unsere Kinderwagen mit bunten Vorhängen versehen. In der Mitte des Zeltes hing auch der große Kochtopf an einer Kette. Der Rauch des Feuers zieht durch eine Öffnung an der Spitze des Daches hinaus; Licht und Regen dringen durch eben dieselbe Öffnung frei herein.

Die Erwachsenen und die Kinder schleppten sofort eine Menge verschiedener Verkaufsgegenstände herbei,

Renntierfelle, Geweihe mit künstlich ausgestopften Renntierköpfen, Messer aus Knochen, Geldbeutel, Schuhe und bunte Püppchen aus Fellen, kurz, sie waren bereit, alles zu verkaufen, was sie hatten, selbst die Wiege des Säuglings. Unsere kauflüsterne Gesellschaft nahm eifrig diese Gelegenheit wahr. Ein lebhaftes Feilschen im unglaublichsten Kauderwälsch begann, zum größten Teil nur mit der Sprache der fünf Finger ausgeführt. Bald waren die Karriols vollgepfropft mit Sommerfellen des Rens, an denen binnen wenigen Monaten zweifellos kein Haar mehr zu finden war, mit Geweihen, die auf dem „Erling Jarl" in keiner Kabine Platz hatten, mit Lappenpuppen von so gräulichem Geruch, daß sie daheim in jeder Kinderstube unmöglich sein mußten. Im Triumph kehrte die Karriolkavalkade wieder zum Schiffe zurück, und jeder Käufer hatte das stolze Gefühl, infolge seines energischen Herunterhandelns einen ausgezeichneten Gelegenheitskauf gemacht zu haben. Erst später bei der Nachfrage in den Läden von Tromsö und Hammerfest wurden diese Illusionen gründlich zerstört.

Die Stadt Tromsö erreichten wir am 20. Juli. Sie liegt bereits im Norden der Lofoten auf der Ostseite einer kleinen Insel, lang hingestreckt an dem Meeresarm, der diese vom Festland trennt. Der

schmale, ruhige Sund, die beste Durchfahrt für alle Schiffe, die den Verkehr zwischen dem äußersten Norden Norwegens und den südlicheren Küsten unterhalten, bildet zugleich den vortrefflichen und sehr geräumigen Hafen für diese Stadt, die unter all den jungen, erst in neuester Zeit zu Bedeutung gekommenen Ansiedelungen jenseits des Polarkreises die größte Zukunft zu haben scheint. Mit ihren fünfeinhalbtausend Einwohnern ist sie der volkreichste Ort nördlich von Drontheim und ein Mittelpunkt des Fischhandels, der von hier aus nicht nur nach Mitteleuropa, sondern auch nach Rußland sich erstreckt. Von Tromsö ab begegnet man immer häufiger den kleinen russischen Seglern, welche die Produkte des Meeres gegen die des Ackerbaues eintauschen. Bis nach Spitzbergen und Novaja Semlja gehen andererseits die kleinen Schiffe der hier ansässigen Robbenschläger und Renntierjäger. Schön ist das Innere der Stadt freilich nicht zu nennen. Eine lange, geradlinige, breite Hauptstraße durchzieht parallel mit der Küste die ganze Ansiedelung, mit einer Art von maccadamisiertem Pflaster und Trottoirs versehen und von niedrigen Holzhäusern eingefaßt, die wenig Charakteristisches haben. Mein Reisegefährte Wieland, der vor einigen Jahren in den Vereinigten Staaten gewesen war, wurde lebhaft an dortige Städtebilder erinnert. Hübsche

Birkenbestände bewalden aber die welligen Hügel oberhalb der Stadt und geben den zahlreichen Landhäusern wohlhabender Tromsöer Kaufleute Gelegenheit, sich idyllisch darin zu verstecken, und ungemein großartig ist das Gebirgspanorama, das, teilweis das ganze Jahr durch mit Schnee gekrönt, rings den Gesichtskreis umsäumt. Auch ein Museum besitzt die Stadt, in welchem allerlei naturkundliche, ethnographische und historische Altertümer gemeinsam untergebracht sind. Man muß, um zu dem außerhalb der Stadt gelegenen mehrstöckigen Gebäude vorzudringen, sich durch eine schlimme Zone von übelstem Fischduft hindurchschlagen, den Thransiedereien dort verbreiten, und es ist auch nicht schwer, über vieles Dürftige und Fehlerhafte in diesem kleinen Institut zu lächeln; allein in Wahrheit verdient diese Leistung einer immerhin so spärlichen Bevölkerung, hier unter nahezu 70 Grad nördlicher Breite, doch entschiedene Achtung. Wo schafft sich bei uns in Deutschland eine Stadt von 6000 Einwohnern etwas Ähnliches aus eigener Kraft?

Von Tromsö aus besuchte der „Erling Jarl" zunächst die Walfischstation Skaarö, von der ich im nächsten Kapitel erzählen will. Am 21. Juli früh kamen wir in Hammerfest an, lagen jedoch nur wenige Stunden hier. Da ich aber späterhin noch mehrfach in Hammerfest habe weilen müssen, und ein Teil



Hammerfest.
Südliche Hälfte.

meiner Reiseerlebnisse diesen Ort zum Schauplatz haben wird, so will ich ihn ein wenig ausführlicher schildern.

Das kleine Ortchen (mit hammer = „Wegebiegung", Kap", fest = „Schiffsvertäuung" wurde mir der auffallende Name erklärt) ist trotz seiner geringen, die 2000 wenig übersteigenden Einwohnerzahl ohne Zweifel eine der bekanntesten Städte des Erdballs, weil es eben die nördlichste von allen ist. Unter 70 Grad 40 Minuten gelegen, ist Hammerfest nicht mehr ganz zwanzig Breitengrade vom Nordpol entfernt. Schon seit den Knabenjahren hatte dies Städtchen, wenn ich seinen Namen auf der Landkarte hoch oben am Rande des Eismeers, verloren zwischen den Felsinseln an der äußersten Nordwestspitze unseres Kontinents erblickte, meine Phantasie lebhaft beschäftigt.

Die Lage Hammerfests ist nun wirklich sehr eindrucksvoll. Das Schiff, das von Tromsö her in direkter Fahrt die äußeren Straßen des Schärenhofs benützt und die inneren Buchten, wie den Lyngenfjord, den Altenfjord, vermeidet, bewegt sich durch eine Gegend voll einsamer Größe. Die starren Felsmauern, mit denen die Inseln wie die Festlandsküsten in die See hinabstürzen, sind selbst des niedrigsten Baumwuchses bar. Nicht die Kälte, wohl aber die Stürme des Winters verhindern ihn hier. Lange voraus gewahrt

man schon den eigentümlich gestalteten Felsen,*) der vor der Hafenbucht von Hammerfest liegt und deren Lage ankündigt.

Schwer aber ist es, von weitem her die Stadt selbst zu entdecken. Ihre kleine graue Häusermasse, löst sich nur langsam von dem gleichfarbigen Berghintergrunde los. Wie unendlich winzig erscheint dies Häuflein menschlicher Wohnungen in der gewaltigen Wildnis von Meer und Felsen, nicht größer als ein Schwalbennest, das zwischen die Pfeiler eines erhabenen Münsterbaues hineingeklebt ist. Es hat fast etwas Rührendes, dies kleine tapfere Leben zu sehen, das sich an solch einem weltverlorenen Orte festklammert.

Die Stadt liegt auf der Insel Kvalö an einer nach Westen geöffneten halbkreisförmigen Bucht. Gegen die offene See schützt sie die Insel Sörö, deren selbst im Hochsommer nicht schneefreie Bergwände über den zwei deutsche Meilen breiten Sörö-Sund herüberschimmern und dem Gesamtbilde der Landschaft einen bedeutenden Abschluß geben. Die Hauptmenge der Häuser liegt auf einer kleinen flachen Halbinsel am Südende der genannten Bucht. Hier ist etwas Raum zur Ausbreitung, und wir finden

*) Man erblickt ihn auch auf unserer Abbildung der Meridiansäule in der Ferne, von der anderen Seite her gesehen.



Hammerfest.
Nördliche Hälfte.

deshalb dort einige breite, rechtwinkelig sich kreuzende Straßen und einen geräumigen Marktplatz mit einem Springbrunnen. Nach Norden zu lassen die unmittelbar hinter der Stadt emporsteigenden Felsenwände nur einen schmalen Ufersaum frei, auf dem allein für einen Hauptstraßenzug und ein paar kleine Nebengäßchen Raum ist. Da aber hier gerade der Landungsplatz der Personendampfer ist, so macht die Stadt auf den Ankömmling den Eindruck, als sei sie mühsam zwischen Fels und Meer festgeklemmt. In den Hafen hinaus springen die geräumigen Speichergebäude, in der bei nordischen Städten üblichen Weise auf Pfahlbauten errichtet, deren mit grünen Algen behangenes Balkenwerk den Höhenunterschied zwischen Flut und Ebbe erkennen läßt. Die Giebel sind dem Wasser zugekehrt und mit Krahnen versehen. Hier lagern die Stockfische und trocknen in den geräumigen und luftigen Gebäuden nach, bis die Segler aus Rußland sie holen und ihre Säcke voll Mehl dafür abladen. Dorschtrockenplätze und Thransiedereien verbreiten auch hier den typischen atembeklemmenden Geruch, der bei ungünstig wehendem Winde den Aufenthalt für den nicht daran Gewöhnten zur Qual macht.

Das Innere der Stadt aber, besonders auf der freieren Halbinsel, gewährt in der Nähe einen ganz netten Eindruck. Die gelbgrauen Häuser haben zwar

hier, wie überall, etwas langweilig Uniformes, allein die breiten Fenstern mit den blanken Spiegelscheiben, mit wertvollen Gardinen und hübschen Blumen verraten, daß Wohlstand und Geschmack dahinter wohnt. Ich habe mehrere der besseren Häuser kennen gelernt. Die geräumigen hohen Zimmer waren in der That mit vielem Komfort eingerichtet, mit elektrischem Licht versehen und mit guten Bildern und kunstgewerblichen Gegenständen geschmückt; elegante Damen in modernster Toilette, von liebenswürdigen Umgangsformen, die mehrere Sprachen beherrschen und vielfach im Ausland gewesen sind, walteten darin. Der Hausherr trägt auf der Straße seinen Gehrock und Cylinder mit Würde und ist über die Lage Europas meist besser unterrichtet, als der ihn besuchende Tourist, der lange Tage auf der See herumgeschwommen ist. Denn es erscheint in Hammerfest sogar mehrmals in der Woche eine eigene Zeitung, „Finnmarksposten“ genannt, die nördlichste Zeitung der Welt, die von Christiania ebenso pünktlich ihre Telegramme erhält, wie irgend ein anderes norwegisches Blatt.

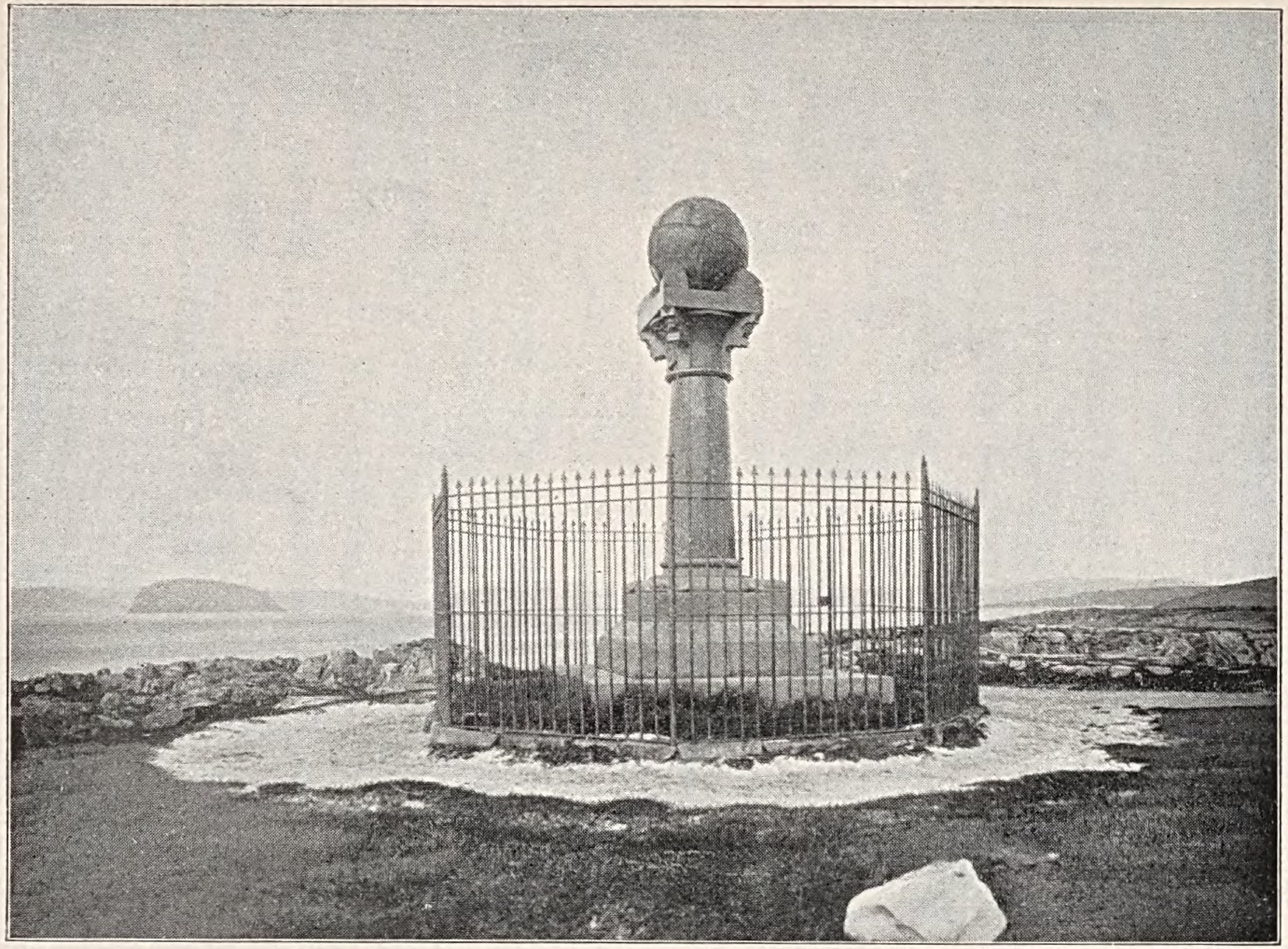
Auch einen Hammerfester Garten besuchte ich. Der deutsche Konsul, Herr Feddersen, dessen Verwandten er gehörte, wollte mir am Tage meines letzten Abschieds von Hammerfest noch etwas besonders Gutes anthun und ruhte nicht eher, als bis ich ihn gesehen

hatte, denn er war offenbar der Stolz der Familie. Übermannshohe Bretterwände umgaben den kleinen Raum, und in ihrem Schutze war es zahlreichen Bäumchen und Ziersträuchern möglich, eine Höhe zu erreichen, die sonst die Winterstürme hier nicht gestatten. Vor allem waren es Ebereschen, „Rogn" genannt, die etwa ebenso hoch emporragten, wie die Bohlwand, und deren Früchte, in guten Jahren, im September reif werden. Daneben fand sich der ahornähnliche „Lön", der sibirische Dorn, Azaleen, Schneebeerensträucher und ein Schmerzenskindchen, ein etwa zwei Fuß hohes Lärchenbäumchen, das nicht recht fortkommen wollte. So klein die perennierenden Holzgewächse hier bleiben, so gewaltig legen sich die einjährigen Blumen mit üppigen Büschen und mächtigen Blüten aus: Nelken, Reseda, Stiefmütterchen, Venuswagen, Rhabarber, Krausemünze, alles ungewöhnlich groß und voll. Wahrscheinlich trägt zu dieser treibhausartigen Entwickelung der Umstand bei, daß die Sonne fast den ganzen Sommer hindurch am Himmel steht und die Blumen also Tag und Nacht wachsen. Am üppigsten entfaltet sich in Hammerfest eine rhabarberähnliche Doldenpflanze von zwei Meter und mehr erreichendem Wuchs und sehr breitem Blattwerk, „Heraklion" genannt. Sie erscheint in den Küstenstädten von Tromsö bis Vadsö hin geradezu als die Charakterpflanze. Auf dem

Hammerfester Friedhofe vertritt sie ganz poetisch die Stelle des Gebüschs. In diesem Ziergarten freilich wurde sie als Unkraut auf die Seite gebannt, weil ihr, man möchte sagen, leidenschaftliches Wachstum den Boden ringsum erschöpft.

Saubere Wege mit weißlichem Kies führten zwischen den Beeten hindurch, eine Veranda öffnete sich vom Hause in den Garten, und der kleine sonnige, mit bunten Farbenflecken übersäte Platz sah sehr anmutig aus, bewies aber doch gerade durch die unverkennbar schwere Mühe, die auf ihn verwendet werden mußte, wie sehr er eine Ausnahmeschöpfung war.

Vor sechs Jahren brannte Hammerfest größtenteils nieder, heute aber ist es in stattlicher Gestalt wieder aufgebaut und macht deshalb einen besonders schmucken und sauberen Eindruck. Die Wasserkräfte der Umgebung verschaffen der Stadt eine vorzügliche elektrische Beleuchtung, die in den langen Winternächten von großem Werte ist. Auch ein Telephonnetz überspannt allenthalben die Straßen. Die neuen Häuser haben, da sie auf hartem Felsgrund stehen, meistenteils einen hohen Unterbau von Steinmauern, wodurch die nötigen Kellerräume gewonnen werden. Darüber erhebt sich ein Holzbau mit den Wohnzimmern, und zur Hausthür hinauf führt eine Außentreppe, die gewöhnlich mit einer Rampe versehen ist. Gedeckt sind die Häuser mit Ziegeln,



Die Meridiansäule bei Hammerfest.

Schiefer oder Pappe; erst am Nordende der Stadt, wo die kleinen Leute wohnen, tragen die niedrigen Häuschen ihr dichtbewuchertes Rasendach.

Von jenem Nordende aus umkreist die Straße rings die Bucht und führt zu der kleinen Vorstadt Fuglnäs, wo Thransiedereien liegen und Fische getrocknet werden, sodaß der Aufenthalt dort äußerst unerfreulich ist. Und doch muß jeder Fremde diesen Ort besuchen, denn am Ende der Landzunge von Fuglnäs steht ein bedeutsames Denkmal, das von einer der ernstesten wissenschaftlichen Thaten Kunde giebt. Es ist die berühmte Meridiansäule, ein umgitterter Granitpfeiler, der eine bronzene Erdkugel trägt. Dies Monument feiert die glückliche Vollendung der von Norwegen, Schweden und Rußland gemeinsam ausgeführten Gradmessungsarbeit, welche in den Jahren 1816—52 einen von hier bis zum südlichsten Punkte des Laufes der Donau, bei Svistov, reichenden Meridianbogen vermaß.*) Von der Meridiansäule aus erblickt man gegen Norden das freie Eismeer und kann von Mitte Mai

*) Die bezügliche Inschrift der Säule in lateinischer (und norwegischer) Sprache lautet:

Terminus septentrionalis arcus meridiani 25.20, quem inde ab Oceano Arctico ad Fluvium Danubium usque per Norvegiam, Sueciam et Rossiam jussu et auspiciis Regis Augustissimi Oscarii I et Imperatorum Augustissimorum Alexandri I et Nicolai I annis MDCCCXVI ad MDCCCLII continuo labore emensi sunt trium gentium geometrae. — Latitudo 70° 40′ 11.3″.

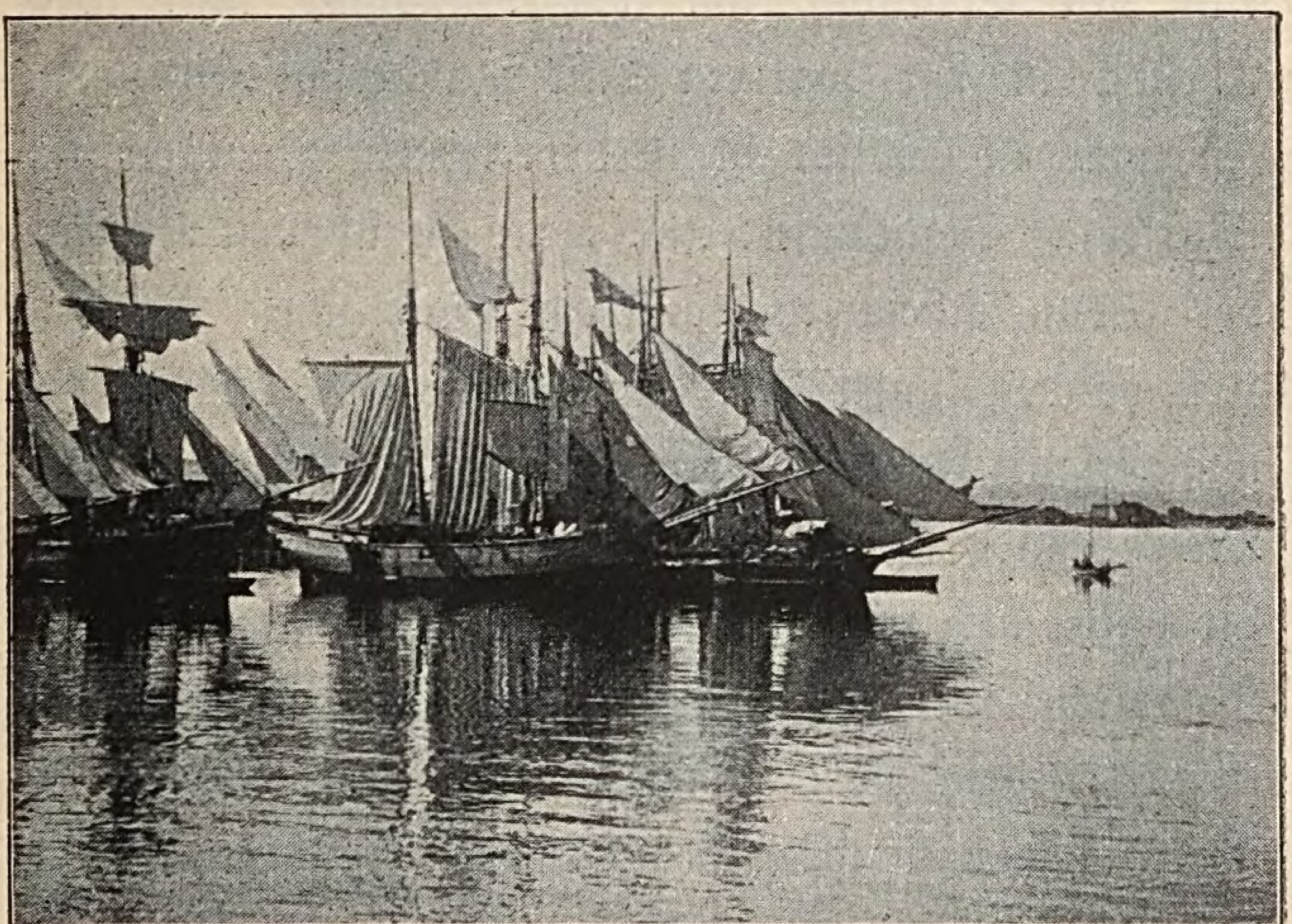
bis gegen Ende Juli die Mitternachtssonne über dem Wasser schweben sehen.

Außer diesem halbstündigen Spaziergang nach dem übelduftenden Fuglnäs hat der Hammerfester nur noch wenig Auswahl an Promenaden.

So steigt ein Serpentinenpfad unmittelbar hinter der Stadt zu einer „Sadlen" genannten Höhe empor, von der man einen schönen Blick über die zu Füßen liegende Stadt und die Bucht genießt. Ein anderer führt zu einem kleinen, im Windschutz gelegenen Bestande niedriger, kümmerlicher Birkenstämmchen, der aber nichtsdestoweniger als Naturmerkwürdigkeit Hammerfests gezeigt wird. Eine weitere Wanderung von einigen Stunden bringt uns zu der kahlen Höhe des Tyven, dem Gipfel der Insel Kvalö. Von diesem, zuweilen als Rigi Finmarkens bezeichnetem Berge eröffnet sich ein großartiger Blick über die Fels- und Fjord-Welt der Umgebung.

Sonst konzentriert sich das gesamte Leben um den Hafen, die einzige Stelle, von der aus Hammerfest mit der Außenwelt zusammenhängt. In den schönen Sommermonaten, wenn die Sonne nicht untergeht, ist das Leben und Treiben dort voller Abwechselung. Eine Schnelldampferlinie verbindet vom April bis September Hammerfest zweimal wöchentlich mit Drontheim, der nördlichsten Eisenbahnstation der

Erde. Die kleineren Lokaldampfer verkehren täglich nach beiden Seiten, nach Süden wie nach den kleinen Städten des Ostens, Vardö und Vadsö, hin. Fortwährend laufen in der Reisezeit die stattlichen Touristenschiffe ein, und ihre Insassen erfüllen die Straßen mit lebendigen Gruppen und mit Typen vieler Na-

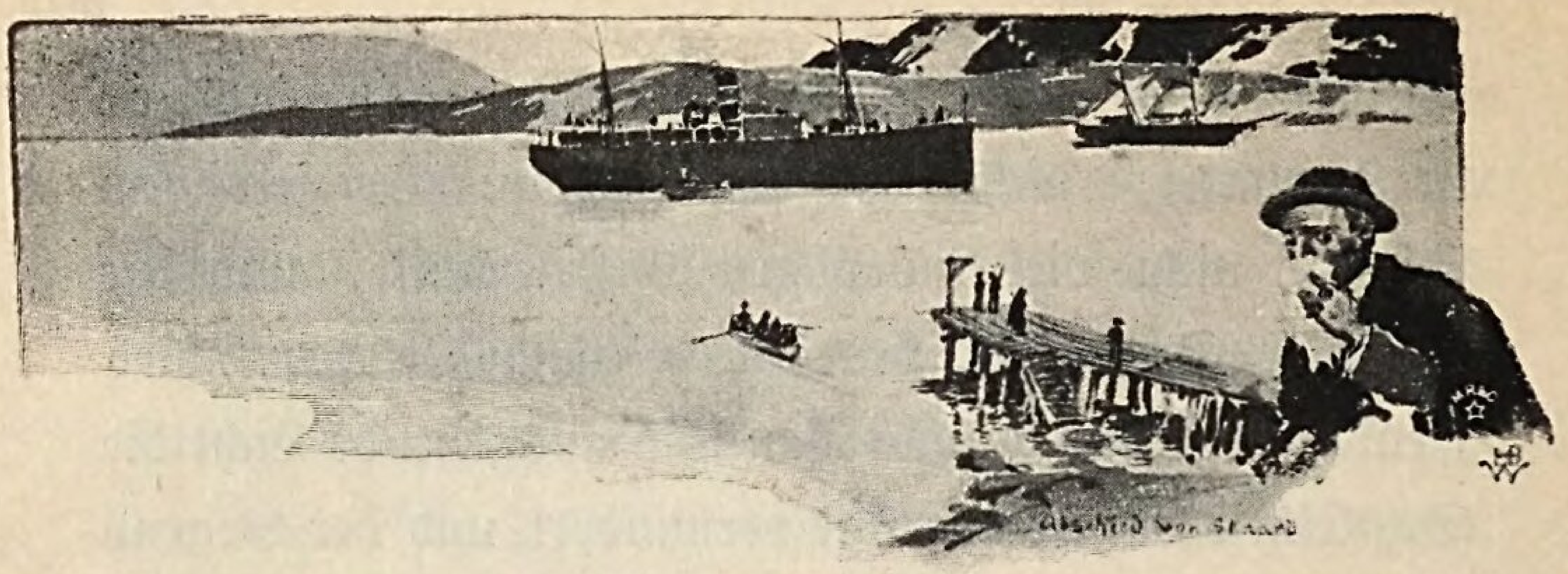


tionen. Zahlreiche Läden mit Touristengegenständen und allerlei lappischen Raritäten entsprechen ihren Bedürfnissen. Fast immer liegt eine Flottille russischer Segler an den hölzernen Quais. An windstillen Tagen trocknen die kleinen Zweimaster ihre Segel, und der Anblick wirkt festlich wie eine Flaggenparade.

Um diese Zeit fühlt sich der Hammerfester eng-

verbunden mit dem Leben der zivilisierten Welt. Die Mädchen promenieren an den Quais, um mit den Fremden Blicke zu tauschen, oder fahren auf den schlanken Nordlandsbooten wißbegierig zwischen den ankommenden Dampfern umher. Die Männer stehen an den Hafentreppen, um Neuigkeiten zu erfahren. Auf den Veranden vor der Hausthür sitzen des Abends in der warmen Luft plaudernde Gruppen. Zweimal wöchentlich ist in dem kleinen Pavillon am Marktplatz Stadtmusik; und wenn in schönen Nächten der Sonnenschein in rötlichem Goldglanz auf den Felswänden hinter den Häusern liegt, so kommt eine wundersame Farbenstimmung in dies Gesamtbild von Meer, Stadt und Gebirg. Trotz alledem aber hatte für mich, als ich später nur einige wenige Tage in Hammerfest verweilen mußte, der Aufenthalt bereits etwas Bedrückendes; die Kahlheit der Felsen, die schreckliche Eintönigkeit des Landschaftsbildes und die Enge aller Verhältnisse machen auf ein an südlichere Lebensfülle gewöhntes Herz sehr bald einen beklemmenden Eindruck. Wie muß es erst im Winter sein, wenn die Reisenden fortbleiben, wenn der große Durchgangsverkehr mit dem Süden aufhört und auch die Kleinschiffahrt spärlich wird, wenn die Nächte sich mehr und mehr verlängern und schließlich für mehr als zwei Monate das Tagesgestirn überhaupt nicht mehr er=

scheint? Über Kälte im Winter klagten mir die Leute in Hammerfest nicht. Die Temperatur fällt selbst im Januar nicht viel unter den Gefrierpunkt, und der reichliche Schneefall, der alle Gehänge bedeckt, wird freudig begrüßt, da das von ihm ausgehende Licht die Dunkelheit der Wintertage vermindert und der Gegend eher noch ein freundlicheres Aussehen giebt, als sie im Sommer hat. Schrecklich aber sind die Stürme, die den größeren Teil des Jahres über hier toben.



Eine norwegische Walfischstation.

Nordöstlich von Tromsö, am Außenrande des Schärenhofes, wo die Woge des offenen Weltmeers schon freier heranzieht, liegt das kleine Felseninselchen Skaarö (sprich Skorö). An Umfang verschwindet es völlig neben seinem Nachbareiland Vannö, und seine niedrige, flachgerundete Felskuppe wird zugleich von den gewaltigen Hochgebirgsformen des letzteren so weit überragt, daß es dem in der Ferne Vorübersegelnden nur wie ein unbedeutendes Zubehör der größeren Insel erscheint. Fern von den bekannteren Siedelungen gelegen und gleichsam verloren am äußersten Meere, zudem in seiner Gestalt Hunderten aus dem Gewimmel der Schärenklippen Norwegens gleichend, würde es niemals die Aufmerksamkeit der Reisenden auf sich ziehen, wenn auf ihm nicht eine der

interessanten Stationen des norwegischen Walfangs läge; doppelt interessant insofern, als von dieser Station aus auch Kaiser Wilhelm II. seine Waljagden unternommen hat.

Wir hatten für unsern Besuch der Insel die vortrefflichste Führung. Bade ist selbst lange Jahre hindurch Walfischfänger in den nordatlantischen Meeren gewesen. Außerdem befand sich in unserer Gesellschaft ein ungemein liebenswürdiger Österreicher, Herr Friedrich Theuer, der als Freund des Leiters der Station Skaarö in früheren Jahren längere Zeit dort geweilt und aus Liebhaberei an dieser großartigsten aller Seehochwild-Jagden vielfach teilgenommen hatte. Sein hohes wissenschaftliches Interesse hatte ihn zu einem ausgezeichneten Kenner nicht nur des Walfangs, sondern der zoologischen Verhältnisse des Eismeers überhaupt gemacht, und er stellte seine Kenntnisse in so unermüdlicher Freundlichkeit zur Verfügung, daß es bald ein Bonmot an Bord war, auf dem „Erling Jarl" sei der gute Rat — Theuer. Beiden Herren, besonders aber dem letzteren, verdanke ich eine Reihe wertvoller Notizen über den norwegischen Walfang, die ich meinem Besuche vorausschicken will.

Der wertvollste aller Walfische, der Grönlandwal, wird heut in den norwegischen und spitzbergischen Gewässern fast garnicht mehr angetroffen. Die unerbitt-

liche Verfolgung hat ihn in die vom Eise verbarrikadierten Gebiete des höchsten Nordmeeres vertrieben. Gegenwärtig werden hier vier Arten von Walfischen gefangen: 1. Der Blauwal. Dieser ist unter den vieren der massigste und wertvollste, allein auch bereits sehr selten. Wir haben auf unserer mehrwöchentlichen Eismeerfahrt, soviel mir bekannt geworden ist, nur einmal ein Exemplar getroffen. 2. Der Finnwal. Er ist nicht so schwer wie der Blauwal, allein so schlank gebaut, daß er, auch den Grönlandswal übertreffend, das längste aller Tiere der Erde ist. Ausgewachsene Tiere werden über 30 Meter lang. Wir besitzen im Berliner Museum für Naturkunde in der Invalidenstraße ein schönes Skelett des Finnwal von riesiger Größe. Neben einem solchen des Grönlandwals aufgestellt, läßt es sehr gut die beiderseitigen Dimensionen vergleichen. Allerdings werden so große Tiere selten mehr angetroffen, da die Habgier der Menschen sie meist nicht alt genug werden läßt. Früher war es anders; da das schlanke Tier wenig Speck besitzt und auch seine Barten klein sind, so ließ man es in Ruhe. Erst seit Abnahme der wertvolleren Wale hat man angefangen auch den Finnwal zu jagen. Diesen Fisch mit seiner charakteristischen Rückenflosse und seinen eleganten, raschen Bewegungen haben wir in den Gewässern

Spitzbergens vielfach gesehen. Zuerst lenkt regelmäßig die Wasser- und Dampfsäule, welche der auftauchende Wal aus den Naslöchern emporstößt, die Aufmerksamkeit auf ihn. Durch diese Gewohnheit wird der Wal, kann man sagen, sein eigener gefährlichster Feind, denn sie verrät ihn auf sehr große Entfernung hin. Namentlich wenn der Himmel oder das Meer dunkel gefärbt ist und wenn dann die niedrigstehende Sonne flach über die Wellen hinscheint, werden diese weißen Fontänen am letzten Horizont schon sichtbar. 3. Der Knoll- oder Buckelwal, wiederum kleiner als der vorhergehende, und endlich 4. der Seiwal, der kleinste von diesen. In welchem Maße sich die von uns gesehenen Wale auf diese Arten verteilen, vermag ich nicht anzugeben. Man muß schon ein geübtes Auge haben, denn man sieht in der Regel nur wenig von dem Körper des Tieres. Alle vier sind sogenannte Furchenwale, d. h. ihre Haut ist auf der Bauchseite in Furchen gelegt, während beim grönländischen Wal die Haut glatt ist.

Der Wert eines gefangenen Wals variiert sehr stark. Bei den kleineren rechnet man in Norwegen etwa einen Durchschnittswert von 1500 Kronen — was immerhin einen stattlichen Jagdwert für ein einziges Stück Wild darstellt. Bei den größeren ist er bedeutend höher. Beim Grönlandwal, der in früheren

Zeiten das Hauptwild war, soll er bis auf 20000 Mark und darüber steigen können.

Verwertet wird fast alles vom Körper des gefangenen Wals. Mit der Haut läßt sich allerdings nicht viel beginnen, sie ist meist papierartig dünn und wenig widerstandsfähig. Um so wertvoller ist der zwischen Lederhaut und Fleisch liegende dicke Speckpanzer des Tieres, der zu mehreren Sorten von Thran verschmolzen wird. Das Fleisch ist bei frischgetöteten Tieren ganz wohlschmeckend, geht aber außerordentlich schnell in Fäulnis über. Es wird daher teilweise durch Aussieden zur Bereitung von geringeren Thransorten verwendet, teils mit dem Knochengerüst zusammen durch Aufröstung und Zermahlung zu Guano verarbeitet.

Ein weiterer Wertgegenstand sind die Barten. Die genannten vier Walarten gehören zur Gruppe der Bartenwale, d. h. der seltsamen Geschöpfe, die an Stelle der Zähne jene gewaltigen hornigen Gebilde im Kiefer tragen, aus denen man das Fischbein gewinnt. Am besten vergleicht man die Gestalt einer Walfischbarte mit dem Messer einer riesigen Sense, nur daß an Stelle der Schneide eine haarige Ausfaserung tritt. Die Anzahl der dichtgedrängt nebeneinander gereihten Barten ist nicht konstant, immer aber sehr groß. Herr Theuer hat im Minimum 290, im Maximum 344 in einer Reihe

gezählt; doch kommen noch höhere Zahlen vor. Die Barten dienen dem Walfisch dazu, wie ein Filter seine Nahrung aus dem Wasser herauszuseihen. Er schwimmt mit geöffnetem Rachen durch den Ozean, das Wasser strömt dabei zwischen den Barten hindurch, die zahllosen krebs- und gallertartigen Seetierchen aber, die im Meere treiben, werden durch die Bartenhaare zurückgehalten und verschluckt, sobald sie den Mund des Tieres genügend angefüllt haben.

Andere Walarten besitzen Zähne, sogar von höchst respektabler Art. So beispielsweise eine kleinere Walart, die Orca gladiator, von den Seeleuten auch „Speckhugger" genannt, weil diese Tiere, zu mehreren vereinigt, sich nicht scheuen, ihre größten Vettern anzugreifen und einfach große Stücke Speck aus ihrem Leibe herauszureißen. Man hat Kämpfe zwischen diesen Tieren beobachtet, bei denen der geängstigte Großwal in seiner Not weit über das Wasser hinaussprang, ohne daß es ihm gelang, die festgebissen an seinem Bauche hängenden Feinde abzuschütteln.

Die Barten der gegenwärtig in norwegischen Meeren gefangenen Wale sind weit weniger wert, als die des großköpfigen Grönlandwals, da sie viel kürzer, schwächer und brüchiger sind.

Die Eingeweide wurden bisher nicht verwendet, man warf sie ins Meer und ließ sie von den Wellen

forttreiben; erst neuerdings versucht man, das auch in ihnen vorhandene Fett durch Gärenlassen der verwesenden Masse daraus zu gewinnen.

Der Fang der Wale wird heut erheblich anders betrieben, als noch vor wenigen Jahrzehnten und als ihn die Mehrzahl der Leser aus Erinnerungen an ihre Jugendschriften kennen wird. Früher wurde der Walfisch mit der Hand harpuniert, und sein Fang war eine gefährliche, romantische Sache. Auf ausgesetztem Ruderboot mußte man vorsichtig dem Wal so nahe kommen, daß der Harpunier ihm die Widerhakenlanze in den Leib schleudern konnte. Im Augenblick, wo das Geschoß abgesendet war, mußten dann sämtliche Ruderer ihre Kräfte ansetzen, um aus dem Bereich der furchtbaren Schwanzschläge des Tieres zu gelangen, denn es folgten nun jene aufregenden Minuten, wo der verwundete Wal, mit rasender Schnelligkeit in die Tiefe schießend, das Boot durch Abwickeln der Harpunenleine in Gefahr brachte. Eine einzige Störung des blitzschnellen Ablaufs der Rolle bedeutete, daß das Boot unfehlbar in die Tiefe gerissen wurde. Im Augenblick, wo der Wal wieder emportauchte, erfolgte ein neuer Harpunenwurf und ein neuer fürchterlicher Kampf, bis endlich nach langer, grausiger Schlächterei die Lebenskraft des Tieres zu Ende war. Dann wurde der Leichnam ans Schiff bugsiert und dort in der Regel so-

gleich abgespeckt, indem man den Speck in langen, spiraligen Streifen von dem im Wasser sich um sich selbst drehenden Körper ablöste, emporwand und auf Deck sogleich in großen Kesseln versott. Fleisch und Knochen überließ man meist dem Raubgesindel des Meeres.

Heut dagegen bedient man sich beim Fang der Wale, — in diesen Gegenden wenigstens — kleiner, eiserner Dampfer von nur etwa 70—80′ Länge. Sie werden eigens für diesen Zweck gebaut, fahren ungemein schnell und vermögen weiter nichts zu tragen, als die sehr starke Maschine, die Fangapparate und ein Dampfspill zur Hebung des verendeten und versunkenen Wals. Harpuniert wird heute mit einer Kanone, die am Bug des Walfängers angebracht und so montiert ist, daß sie sich leicht nach allen Seiten drehen läßt. Diese Kanone schleudert eine mit kräftigem Widerhaken versehene und mittels einer langen Leine am Schiffe befestigte Harpune. In ihrem Kopfe enthält die Harpune ein Sprenggeschoß, welches im Augenblick des Eindringens in den Körper des Wals explodiert und eine so furchtbare Verwundung erzeugt, daß der Wal binnen kurzem daran stirbt. Das Aussehen eines solchen Schiffes und die ganze Handhabung des Fanges ist in weiteren Kreisen durch das vielreproduzierte Bild von Saltzmann: Kaiser Wilhelm II. an Bord des „Duncan Gray“ auf der Walfischjagd bekannt geworden. Dieses

Schiff war eines der Fangschiffe der Station Skaarö. In dieser Darstellung läßt der schlanke, schrägliegende Rumpf des Schiffes die Gewalt erkennen, mit der er die Wellen durchschneidet. Im Vordergrunde ragt die Rückenflosse des angeschossenen Finnwals aus dem Wasser hervor. Das Ganze giebt sehr gut die aufregende Bewegung des Moments wieder.

Die Mannschaft eines dieser kleinen Walfänger besteht in der Regel aus 9 bis 10 Mann, unter denen der Harpunier meist zugleich die Stelle des Schiffskommandanten einnimmt. Der gefangene Wal wird bis an die Oberfläche des Wassers gehoben, an die Seite des Schiffes gebracht, dort befestigt und sogleich zu der Station geschleppt. Erst hier wird er verarbeitet. Auf jeder Jagdstreife wird somit nur ein Wal erlegt. Dann macht sich das Schiff von neuem auf. Ist die Station zu weit entfernt oder die Jagd besonders günstig, so wird der Fisch auch wohl vorläufig an einem geeigneten Platz verbojt und erst später mit anderen zusammen zur Station geführt. Natürlich ist er dann schon stark in Verwesung übergegangen.

Jagen darf jedermann in den Gewässern Norwegens, sobald er sich 4 Seemeilen von der Küste hält; verwertet werden darf der Wal jedoch auf norwegischem Boden nur von norwegischen Staatsbürgern. Daher können sich Ausländer an diesem gewinnbringenden

Erwerb nur in der Form beteiligen, daß sie entweder im Dienste einer norwegischen Gesellschaft fischen, oder Teilhaber einer Aktiengesellschaft werden, der auch norwegische Aktionäre angehören.

Die Station von Skaarö ist im Besitz einer „Anglo-Norwegian Fishing Company". Diese besteht seit etwa 12 Jahren und fischt mit zwei eigenen Dampfern. Ihre beste Saison war 1892, wo 110 Wale gefangen wurden. Im heurigen Sommer hatte man es bei unserer Ankunft auf 96 Exemplare gebracht; bei einem Durchschnittswert des Wals von 3000 Kronen ein stattlicher Gewinn! Die Fangzeit dauert von Ende April bis Ende August, die Arbeitszeit auf der Station von Anfang April bis Ende September. Im Winter wird die Station verlassen. Das Ganze steht unter Direktion eines Disponenten, der sowohl das Technische wie das Geschäftsmäßige leitet, den Sommer über dort wohnt und mit einer Gewinnquote beteiligt ist.

Soviel mir bekannt ist, giebt es gegenwärtig 20 bis 30 solcher Stationen in Norwegen, alle auf den äußersten Inseln oder von menschlichen Ansiedelungen entlegenen Küsten befindlich. Einen der Hauptgründe für den letzteren Umstand wird der Leser noch schaudernd kennen lernen. Auch der neuerdings vielgenannte Ort Skjärvö, von wo aus am 20. August die ersten überraschenden Depeschen über die glücklichen Rückkehr des „Fram" in

alle Welt gingen, ist eine solche, nicht weit von Skarö auf dem Wege nach Hammerfest gelegene Walstation.

Es war am Nachmittag des 20. Juli, als unser eleganter „Erling Jarl“ mit langsamem Schraubenschlag in den windstillen Sund einlief, an dem, vor den unmittelbaren Meereswellen gesichert, die Walstation von Skarö liegt. Die Insel erschien in der Nähe als ein flachgebuckeltes Eiland von unbeschreiblicher Öde, ein kahler, weißgrauer Fels mit größeren und kleineren Grasflecken. Baum und Strauch waren nirgends zu erblicken. Am Strande lagen einige dunkelfarbige Holzhäuser, die Arbeitsstätten der Station; etwas weiter oben, mehr auf halber Höhe der Insel, ein kleineres helleres Gebäude, die Wohnung des Leiters, des Herrn Johannes H. Giaever, britischen Vizekonsuls in Tromsö. Wir ankerten ziemlich fern von der Landungsbrücke, obwohl das Fahrwasser augenscheinlich ein näheres Anlaufen ermöglicht hätte.

Eifrig drängte alles, Männlein wie Fräulein, in die ausgesetzten Boote, angethan mit den größten Stiefeln, die jedermann besaß, denn es war uns gesagt worden, daß es ziemlich schmutzig auf der Station sei. Auch daß es nicht besonders gut röche, hatte man uns angekündigt. — Aber was waren diese Ausdrücke in Wahrheit für eine blasphemische — Untertreibung! Nicht geringer, als wenn jemand bei einem Wolken-

bruch sagen wollte: „Mir scheint, es tröpfelt“. Ungefähr halbwegs zwischen Schiff und Landungsplatz glitten unsere Boote in den Duftkreis der Station hinein, und im ersten Augenblick sahen wir erschrocken einander an. Das war ja furchtbar! Man wird in Norwegen zwar ziemlich abgehärtet gegen Gerüche, die aus der Verarbeitung von Fischereiprodukten hervorgehen, aber auf diesen Brodem ist man doch nicht vorbereitet. Kolossal wie alles am Walfisch, ist auch der Geruch, den er verwesend ausströmt. Nun denke man sich obenein, daß die faulenden Massen nach allen Richtungen zerschnitten, zersägt, zerhackt, zermahlen, durcheinander gerührt und ausgebraten werden, gleichsam um jedem Partikelchen des scheußlichen Kadavers Gelegenheit zur Entfaltung seiner Gerüche zu geben, und man wird die Schrecken des zugleich fauligen, ranzigen, süßlichen und thranigen Gestanks ermessen, der alles umfließt und durchsetzt, was mit der Aufbereitung des eingelieferten Walfisches zu thun hat.

Aber was gleicht dem Mute des Touristen, der seine Wißbegierde befriedigen will! Tapfer drangen wir hinein in den Dunstbezirk und näherten uns der Landungsbrücke. Das Meer hatte seine Farbe geändert; trübe, fettig, ölig schwappte es gegen Pfähle, weiche Klumpen von unbestimmbarer Farbe und scheußlicher Zusammensetzung: faulendes Walfischgedärm und

anderer Abfall, schwammen darauf herum. Die Treppe war trotz des für uns gestreuten Sandes glitschrig von fettigen und fleischigen Stoffen, die an den Stufen hafteten, wer sich aber stützen wollte, zog entsetzt die Finger von dem klebrigen Geländer. Eilfertig liefen wir zunächst über den Steg ans Land und auf einer Bretterbahn zwischen den Baulichkeiten der Station hindurch, um dort eine kleine Anhöhe zu gewinnen, von der ein schwacher Lufthauch kam und so die Düfte an weiterer Verbreitung hinderte. Von hier aus wagten wir uns dann den Arbeitsstätten vorsichtig zu nähern.

Am Lande lagen zwei vor kurzem eingelieferte Wale. An dem einen von ihnen waren die Arbeiter mit Ablösung des Specks beschäftigt. Sie bedienten sich dabei großer gebogener Messer, die japanischen, oben abgestutzten Schwertklingen ähnelten, nur daß sie statt des Griffes einen stangenartigen Stiel hatten. Hiermit zerlegten sie die weiche Speckmasse gleich am Körper des Tieres in Streifen. Rings um diese Arbeitsstätte herum herrschte ein ganz unglaublicher, einfach entsetzlicher Schmutz; der Boden war völlig überdeckt mit einem glitschrigen und schmierigen Gemengsel von tierischen Abfällen, Fett, Fleisch, Blut und nicht mehr bestimmbaren Massen, sodaß man direkt in weichem Kotbrei waten mußte. Hier lagen die Barten zu fettstarrenden,



Walfische am Strande von Skaarö.

schmutzigen, borstigen Haufen aufgetürmt, dort Knochen, dort riesiges Gedärm — kurz es war schauderhaft!

Zur Seite dieses Platzes befanden sich Gebäude, in denen der abgelöste Speck in gewaltigen Kesseln ausgesotten wurde. Aus diesen Kesseln wird dann der Thran in Fässer verzapft. Im Sturmschritt durcheilten wir die dunklen, von Fett, Schmutz und Qualm geschwärzten Räume, um doch wenigstens dagewesen zu sein.

An einer anderen Stelle des Strandes lagen die Baulichkeiten, wo man die abgespeckten Wale weiter verarbeitete. Auf einer schiefen Gleitebene wurde gerade ein von Speck entblößter Walkadaver mit Ketten hinaufgezogen, eine formlose, stinkende Masse von scheußlichem Anblick.

Ich gab mir einen gewaltsamen Ruck und betrat mit einigen anderen Herren zusammen auch eine der Stätten des Schreckens, wo diese Massen zerschnitten und weiter verarbeitet werden; ich bin mir aber nicht mehr völlig klar, was ich eigentlich gesehen habe, denn der größte Teil der Aufmerksamkeit wurde absorbiert durch den inneren Kampf zwischen der Feigheit, die am liebsten sofort wieder hinausgelaufen wäre, und dem moralischen Gebot, dieser Hölle zu trotzen. Nur erinnere ich mich noch deutlich, daß wir im Innern des Hauses eine frei aufsteigende Holztreppe

ohne Geländer, deren Stufen eben so wie der ganze Boden, mehrere Centimeter dick mit klebrigem Kot bedeckt war, zu einem Oberboden hinaufklettern mußten. Hier sehen wir, ebenfalls auf einer schiefen, mit Schienen versehenen Gleitbahn, einen mächtigen viereckigen Behälter langsam heraufrollen — von Dampfkraft an Ketten gezogen —, der mit einem rötlichen Brei aus zerhacktem Walfischfleisch angefüllt ist. Dann fällt unser Blick auf große an verschiedenen Stellen des Bodens eingelassene Kessel, in denen jenes Walragout verbraten und getrocknet wird. Aus den verschlossenen Deckeln schwält und brodelt es hervor mit einem geradezu fürchterlichen Gestank. Das getrocknete Fleisch wird schließlich in einem weiteren Gebäude zu Fischguano zermahlen und gleicht in dieser Gestalt etwa ungereinigtem Roggenmehl. Nachdem wir unsern Heroismus auch nur aufs notdürftigste bewiesen, hieß es: Rette sich, wer kann. Das Atmen auf das spärlichste Maß einschränkend, klommen wir in vorsichtigem Balanzieren die glitschrige Treppe wieder abwärts, Stufe für Stufe, denn die Vorstellung, hier auszugleiten und hinunter zu fallen, war einfach grausig. Mit Riesenschritten gewannen wir dann das Freie und setzten uns weiter oben, wo die Luft rein war, erschöpft auf den Rasen, um erst einmal wieder zur Besinnung zu kommen.

Hinzufügen möchte ich diesen Erfahrungen nur noch, daß laut einer Notiz unseres Kapitäns Bade, Skaarö seit Einführung der Guanofabrikation den Anspruch macht, als geruchlose Walstation bezeichnet zu werden. Früher ließ man einfach die Kadaver der hundert Walfische, die in jedem Sommer gefangen wurden, nach Abspeckung am Strande verwesen. Damals, erzählt Bade, trat einem, wenn man gerade in Lee von der Station geriet, allerdings der Angstschweiß auf die Stirn.

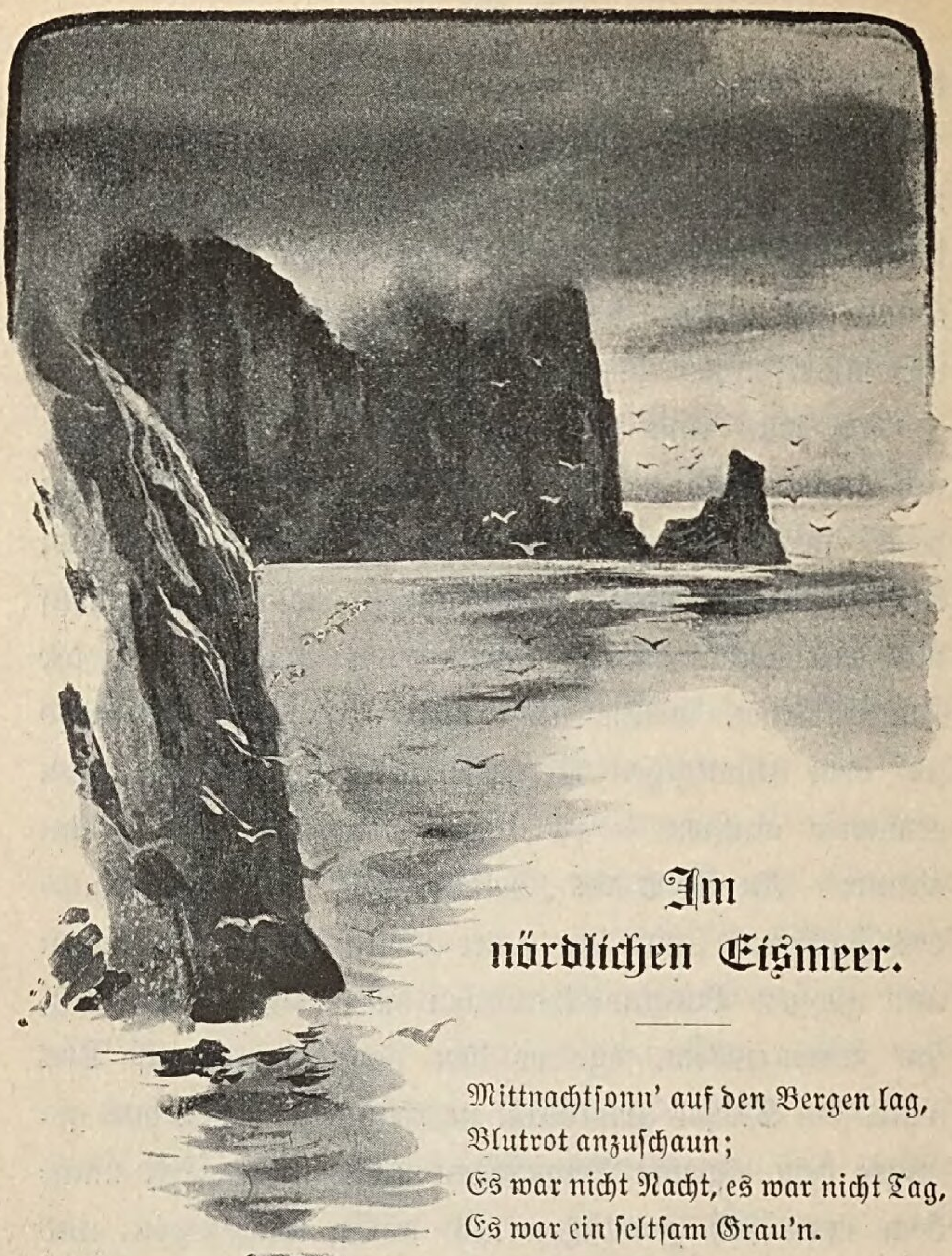
Nachdem unsere Stiefel im hohen Grase vom gröbsten Unrat gereinigt waren, klommen wir zum Hause des Herrn Giäver hinauf. Wie öde auch die kahle Felsumgebung des Häuschens ist, so brachte doch ein kleiner Vorgarten einen Zug der Freundlichkeit und des Behagens hinein; ein Garten freilich, in dem ich weder Baum noch Strauch erblickte, nur einige Sommerblumen. Die Stelle des Ziergesträuchs wurde vertreten durch das prächtige Heraklion, dessen ich im vorhergehenden Kapitel erwähnte. Einen fremdartigen Anblick bekam der Garten überdies dadurch, daß zur Einfassung der Beete Walfisch-Wirbelknochen verwendet waren. Die Gartenpforte bestand aus riesigen, ein gotisches Spitzbogenthor bildenden Kieferknochen des Wals. Das Innere des Hauses, in dem uns die Hausherrin liebenswürdig empfing, war mit behaglichem Komfort eingerichtet. Eisbärenfelle

hingen an den Wänden; daneben das vorhin erwähnte Saltzmannsche Bild der Walfischjagd Kaiser Wilhelms II., das dem Eigentümer des Hauses vom Kaiser selbst gestiftet ist. Auf dem Tische stand eine Photographie des Kaisers mit eigenhändiger Widmung. Hinter dem Mittelsalon befand sich ein behagliches Speisezimmer mit Holzpaneelen, auf denen anmutige Maßkrüglein standen. In der Ecke lehnte ein Gestell, eine Art Stickrahmen, worauf schwarzer Sammet gespannt war. Auf diesem Sammet malte die Herrin des Hauses bunte Blumen. — Es war wirklich ein seltsamer Gegensatz, diese scheußliche, uns Mitteleuropäern so fremdartige Schlachtstätte dort unten und hier oben die Gewohnheiten einer uns allen vertrauten Civilisation.

Ich habe hier die Eindrücke einiger weniger Stunden wiedergegeben, bin mir aber gerade in dem Hause des Leiters der Anstalten bewußt geworden, wie sehr die Gewöhnung den Eindruck der Dinge für uns verändert. Beim ersten Anblick der öden, einsamen Felsinsel und ihrer Schrecken war es mir, als müßte ein Leben an diesem Orte einer Verbannung nach Sibirien gleichkommen. Und doch scheint man sich hier recht behaglich fühlen zu können. Ich hörte von meinem Gewährsmann Theuer, daß er zwar die ersten acht Tage, die er hier zugebracht — der Wind stand gerade vom Strande zur Höhe hinauf — fast nichts habe

essen können, daß er aber dann sehr schöne Zeiten verlebt habe und immer wieder gekommen sei. Ebenso traf ich später in Tromsö eine deutsche Familie, Brockhaus mit Namen, die in eben diesem Giaeverschen Hause zu ihrem Vergnügen vier Wochen lang in „Sommerfrische" gewesen war.

Es war nun Zeit zur Abfahrt. Man zeichnete sich daher rasch in das Fremdenbuch ein, durchdrang noch einmal in Windeseile die Zone des Grauens, kletterte in die Boote und fuhr — mit einem Zuruf des mit Schadenfreude gemischten Beileids für die Unglücklichen, welche nicht mehr hinein konnten und auf dem schmutzigen Pier die Rückkehr der Matrosen erwarten mußten — so schnell es gehen wollte, von dannen. An Bord des „Erling Jarl" standen oberhalb des Fallreeps schon ein paar Leute mit Wassereimern und großen Baumwollenballen in den Händen bereit, um sofort jedem, ehe er den Fuß weiter auf Deck setzte, die Stiefel gründlich zu reinigen. Aber das genügte dem eigenen Bewußtsein noch nicht. Erst nachdem man sich gewaschen und völlig umgezogen, und erst als der „Erling Jarl" die gefährliche Bucht im Rücken hatte und schäumend die klare Flut des offenen Meeres durchschnitt, fühlte man sich wieder frei und trank mit tiefen Atemzügen die köstliche Gottesluft.



Im nördlichen Eismeer.

Mittnachtsonn' auf den Bergen lag,
Blutrot anzuschaun;
Es war nicht Nacht, es war nicht Tag,
Es war ein seltsam Grau'n.

Vor mehr als einem Jahrzehnt hörte ich diese wundervollen Verse Tegnérs zum ersten Male bei einer Aufführung der Bruchschen Komposition der Fridtjof-Sage, wenn ich nicht irre, im Leipziger Ge-

wandhaus, und noch heut erinnere ich mich deutlich des schauerlich-mystischen Eindrucks, den sie in den düsteren, langsamen Unisonoklängen der Männerstimmen auf mich ausübten. Ich war wie entrückt, ich befand mich nicht mehr im Konzertsaal, sondern schwebte, von einer unsichtbaren Kraft getragen, durch wilde Felsgegenden, wie ich sie niemals in Wirklichkeit, vielleicht aber im Traum gesehen: rotglühende Bergzacken ragten gegen den finsteren Himmel auf, und in den Gründen, wohin ein spärliches Licht wie tropfendes Blut die Felswände hinabrieselte, brüteten brauende Nebel, Dämmerung, „ein seltsames Grauen".

Kein Wunder, daß mir die Verse und ihre Klänge mit doppelter Gewalt in der Seele wiederhallten, als ich mich auf der eilenden Nordfahrt des „Erling Jarl" mit Riesenschritten dem Reich der Mitternachtssonne näherte.

Dies Reich beginnt mit dem nördlichen Polarkreis; d. h. alle Orte, die auf diesem Kreise liegen, sehen einmal im Jahre, am 21. Juni, die Sonne den nördlichsten Punkt ihres Horizonts berühren und dann nicht unter diesen hinabsinken, sondern sofort zu neuem Tageslaufe emporsteigen. Je weiter man vom Polarkreise aus nach Norden vordringt, um so länger wird dieser längste Sommertag, um so öfter beschreibt die Sonne am sichtbaren Himmel ihren

Tagesbogen und geht nicht unter. So bleibt der obere Rand der Sonne in dem nicht ganz einen Breitegrad nördlich vom Polarkreis gelegenen Bodö bereits vom 30. Mai bis zum 12. Juli sichtbar, die ganze Sonne schwebt über dem Horizont vom 3. Juni bis zum 8. Juli. In Tromsö sieht man den Rand schon vom 18. Mai bis zum 26. Juli, die ganze Sonne vom 20. Mai bis zum 26. Juli. Für Hammerfest sind die entsprechenden Daten der 13. bezw. der 16. Mai und der 29. bezw. der 27. Juli. Für das Nordkap der 11. und 13. Mai sowie der 1. August und der 30. Juli.

Wir überschritten den Polarkreis kurz vor Mitternacht des 18./19. Juli. War auch in dieser Zeit des Jahres hier keine Mitternachtssonne mehr zu erwarten, so gab doch die Erreichung dieser wichtigen geographischen Breite, von der man den Beginn der arktischen Zone und des nördlichen Eismeers zu rechnen pflegt, die willkommene Gelegenheit zu einer kleinen Feier. Kapitän Bade versammelte das gesamte Schiffsvolk auf dem Vorderdeck, woselbst auf einem Tische, von Gläsern umringt, eine riesige Bowle mit verheißungsvoll dampfendem arktischen Grogk bereit stand, und hielt wieder einmal eine Ansprache. „Wir überschreiten jetzt", sagte er ungefähr, „die Grenze einer neuen Welt; Wunder von Großartigkeit erwarten Sie,

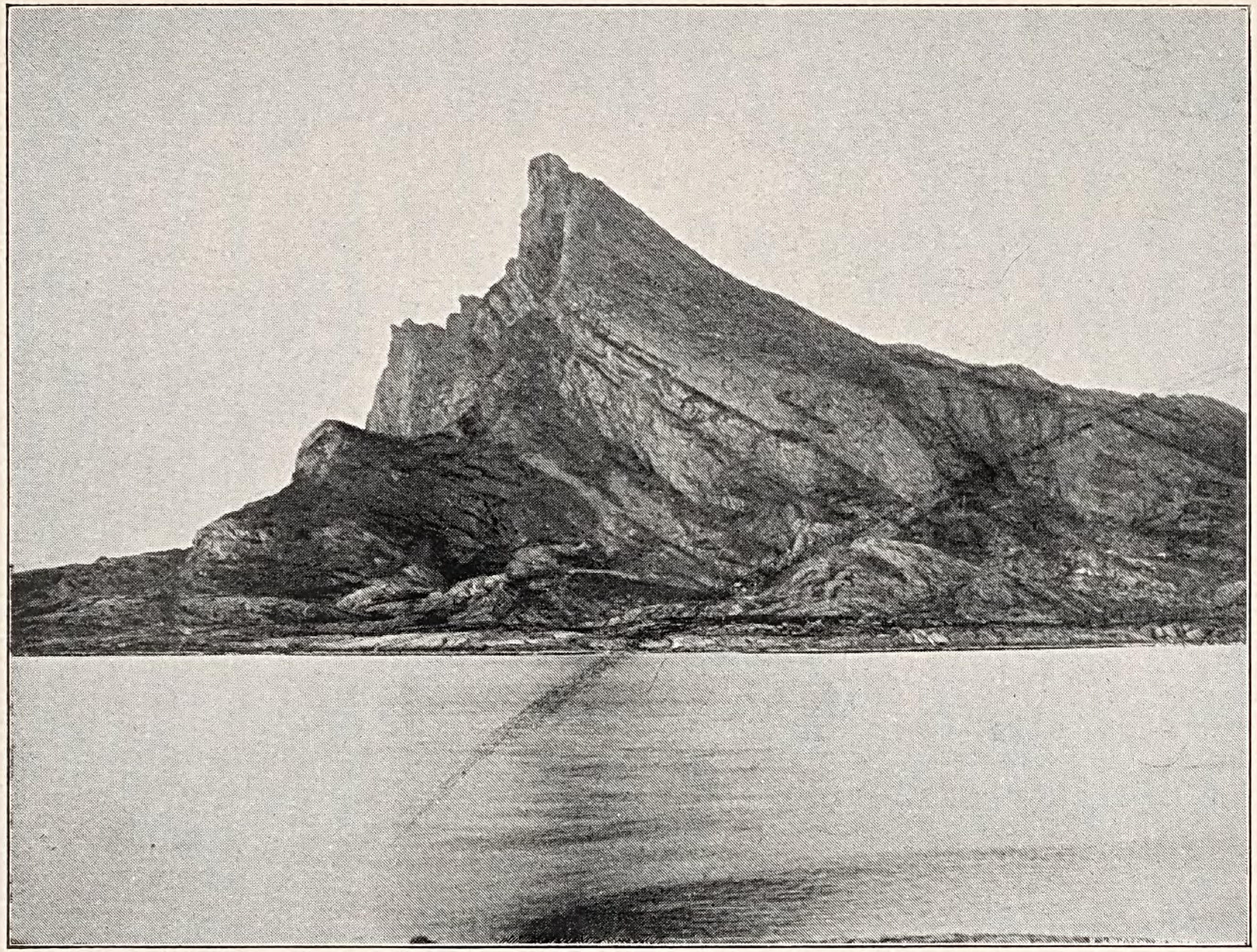
hinter denen alles, was sie bisher gesehen, verschwinden wird, und die Sie, dessen bin ich sicher, bis an Ihr Lebensende nicht vergessen werden. Vielmehr werden Sie, wenn wir zurückkehren, unauslöschliche Sehnsucht darnach mit forttragen." Dann sprach er von dem, was zum ersten Gelingen der Fahrt notwendig sei: ein gutes Schiff, ein guter Wille bei allen, die sich darauf befinden, und endlich auch ein guter Lotse. „Meine Damen und Herren", schloß er, „wir haben wohl ausgezeichnete Lotsen an Bord, aber wir brauchen doch noch einen besseren — das ist der große Oberlotse da oben über dem Sternenzelt, und ich denke, auch der wird für uns sorgen".

Ein dreimaliges Hurrah, ein freudiges Gläserklingen aller mit allen, ein paar kräftige Böllerschüsse, deren Echo mächtig von den Felsenwänden zurückrollte — wir hatten den Polarkreis überschritten, und alles blickte mit gesteigertem Interesse, als müsse um uns etwas ganz Neues zu sehen sein, in die nächtliche Landschaft hinaus.

Die Gegend, in welcher der Polarkreis den norwegischen Schärenhof durchschneidet, erschien an kühner Großartigkeit ihrer geographischen Bedeutung wohl würdig! Zwar die Sonne selbst war schon untergegangen, aber sie weilte doch nahe unter dem Horizont, und ihre Dämmerungsstrahlen schufen ringsum eine

milde, wundersam berührende Helle, ein stilles, allumfließendes Licht, in dem die eisengrauen Felsen ringsum wie schweigende, majestätische Zaubergebilde über dem mattsilbernen Wasser schwebten. In weiter Ferne auf dem freien Ozean zeichneten sich in dämmriger Silhouette die phantastischen Zacken und Spitzen der Threnen-Gruppe und der gewaltige Felsabsturz des Lovund ab, dicht vor uns sprang die keck aufsteigende Linie der Insel Hestmandö empor, und auf der Landseite ragten die düsteren Vorberge der Gletscherwelt des Svartisen auf. Zwischen diesen Gewaltigen drängte sich die unübersehbare Menge der größeren und kleineren Schäreninseln in ihrer unerschöpflichen Formenfülle.

An ein Schlafengehen war hier vorläufig nicht zu denken, das Wunder der hellen Nacht — die auch um Mitternacht selbst nicht dunkler ward, als ein bedeckter, winterlicher Spätnachmittag bei uns, — hielt die Seele gefesselt. Die Kunde von den hellen Nächten des Nordens ist in den Geschichtsquellen des Altertums das erste unzweifelhafte Zeugnis von einer wirklichen Bekanntschaft phönizischer oder griechischer Reisender mit den nördlichen Gegenden unseres Erdteils, und wer den Zauber erlebt hat, den die hellen Nächte selbst für uns ausüben, die wir doch in unseren schönen langen Juni-Abenden eine verwandte Erscheinung be-



Die Insel Hestmandö.

sitzen, kann den tiefen Eindruck wohl verstehen, den dies geheimnisvolle Naturschauspiel auf Bewohner der südlicheren Breiten machen mußte. Mir persönlich waren die skandinavischen Dämmerungsnächte zwar nicht neu; ich hatte sie einige Jahre früher bereits an den poesievollen Gestaden der schwedischen Binnenseen, in den Schären des Wener- und des Mälar-Sees kennen gelernt, und ihr in Worte kaum zu fassender Reiz hatte sich mir unauslöschlich eingeprägt. Aber der Charakter jener Nächte war doch ein anderer gewesen als hier. Dort in der weicheren, lieblicheren Landschaft hatte die zarte, von weißen Wassern wiederschimmernde Helle etwas Ätherisches, geradezu Überirdisches gehabt; es war eine süße Auflösung aller Gestalten in ein leise fließendes Licht gewesen, sodaß die Seele Märchen ersann, die in transscendentalen Ahnungen über Monde und Sonnen sich hinwegspannen. Diese riesigen, ehernen Formen dagegen, die hier an Norwegens Küste gen Himmel strebten, löste kein Dämmerungslicht auf; sie prägten ihren feierlichen, schwermütigen Ernst unwiderstehlich der ganzen Stimmung des Bildes ein und machten es tragisch ergreifend.

Allmählich wurde es aber doch still und einsam um mich her; ich saß noch lange nach Mitternacht auf Deck, sah langsam die grauen Felsen vorüberziehen

und las dazwischen ein Buch, das wie kein zweites würdig ist, im Dämmerschein der „hellen Nächte" am Grenzgebiet des Reiches der Mitternachtssonne gelesen zu werden: Pierre Lotis „Pêcheur d'Islande". Schon lange hatte ich dies Buch daheim besessen — es hängt eine eigene melancholische Geschichte an seinem Besitz —, aber noch immer hatte ich mich davor gescheut, es zu lesen. Nicht etwa, weil es mir an Interesse dafür fehlte, sondern im Gegenteil aus einer Art ehrerbietiger Scheu, welche die rechte Stimmung dafür abwarten wollte. Noch im letzten Augenblick vor meiner Abreise war mein Blick auf die goldene Schrift seines Rückens gefallen, und rasch hatte ich es in den schon gefüllten Koffer geworfen. Jetzt stieg nun hier aus seinen Blättern das Sehnen und Leiden des trotzigen Yann und der armen Gaud vor mir auf, jene unsäglich einfache und ebenso ergreifende Geschichte, über die alle Zauber des ewigen Meeres und der magischen Nordlands-Dämmerung ausgegossen sind.

Von heute an hatten wir für viele Wochen gar keine Nacht mehr zu erwarten, allein die Mitternachtssonne sollten wir doch noch mehrere Tage lang nicht sehen, da sie sich stets hinter dichten Wolken verbarg.

Als wir am Mittag des 21. Juli Hammerfest ver-

ließen, strahlte der Himmel zum ersten Male unbedeckt. Der Tag war köstlich, der wärmste, den wir bisher auf der Reise erlebt hatten, und sobald die letzten wuchtigen Felsenmauern des nördlichsten Europa hinter uns verschwunden waren, fuhren wir über ein so heiter sonniges, hellblau schimmerndes Meer, und die Luft fächelte uns so lieblich die Wangen, daß wir uns ganz erstaunt fragen mußten: Sind wir denn wirklich im nördlichen Eismeere?

Man hört in der Schule viel von dem Golfstrom, jener gewaltigen Wassermasse, die sich unablässig von den tropischen Gegenden Amerikas durch den ganzen Ozean herüberwälzt, die Küsten Europas bespült und an ihnen, einer riesigen Warmwasserheizung ähnlich, die südlich vom Wendekreise empfangene Wärme wieder abgiebt. Wie groß die klimatische Bedeutung des Golfsstroms in der That ist, kann man nirgends besser ermessen als hier an seinen Ausläufern, in der Gegend des nördlichen Norwegens. Denn während die Westküste des benachbarten Grönland schon vom 60. Parallel nach Norden das Gebiet der Eskimos ist und seine Ostküste sogar durch die stetige Umlegung mit Treibeismassen gänzlich unbewohnbar gemacht wird, während unter dem 70. Breitengrad im Norden Amerikas jene entsetzlichen arktischen Eiswüsten liegen, in denen sich die grauenvollen Kämpfe um die nordwestliche

Durchfahrt abspielten, finden wir an der norwegischen Küste unter den gleichen Breiten blühende Städte, deren Häfen selbst im Januar nicht zufrieren, deren Häuser mittel-europäische Behaglichkeit in sich schließen und deren Weichbild von Gärten und laubumrankten Villen umgeben ist.

Nördlich vom 70° n. Br. teilt sich der Golfstrom in zwei Arme, von denen der eine nach Osten um das Nordkap herum fließt und an der Nordküste Europas ähnliche klimatische Verhältnisse bis gegen das weiße Meer hin erzeugt. Biegt doch die Linie der mittleren Jahres-Temperatur von Null Grad, die auf amerikanischem und asiatischem Boden bis ungefähr in die Breite von Berlin hinabsteigt, hier soweit nach Norden aus, daß sie das Nordkap mit einschließt. Der andere Arm des Golfstroms wendet sich geradeaus nach Norden und dringt zur Westküste Spitzbergens hinauf. Selbst hier hat er noch so viel Wärme, daß es ihm in jedem Sommer gelingt, das winterliche Eis von dieser Küste wegzutauen, ja sogar im Nordwesten und Norden Spitzbergens noch einen mehr oder minder großen Keil eisfreien Wassers in die polaren Treib- und Packeis-Massen, die dort lagern, vorzuschieben.

Zwischen die beiden Arme des Golfstroms drängt sich aber ein kalter Polarstrom hinein, der aus den

eisigen Gewässern im Nordosten von Spitzbergen herabkommt. An der hin und her schwankenden Grenze dieser beiden Ströme entstehen, wie immer an solchen Stellen auf der Erde, häufig Nebel, indem die warme Luft über dem Golfstrom bei ihrer Begegnung mit der kalten Luftschicht über dem Polarstrom plötzlich abgekühlt und die Feuchtigkeit, mit der sie stark gesättigt ist, kondensiert wird. In der Nähe dieser Begegnung, meist im kalten Strome gelegen, befindet sich die kleine Bäreninsel, die ungefähr die Mitte des Weges zwischen dem Nordkap Europas und dem Südkap Spitzbergens bezeichnet. Sie ist daher fast immer von Nebeln umlagert, oft so dicht, daß schon mancher Reisende nahe an ihr vorübergefahren ist, ohne sie zu erblicken.

Unser liebenswürdiger Schiffsarzt Dr. Sachsenheim, ein kräftiger, behaglicher Siebenbürgener mit martialischem Vollbart, zeichnete jeden Tag die Temperaturen der Luft und des Wassers auf. Am ersten Reisetage, während jener sonnigen Fahrt auf der Nordsee, hatten wir mittags 16° R., abends um 7 Uhr 14° R. Luftwärme im Schatten gehabt. Von da an behielten wir fast konstant bei Tage 9,5 bis 11° R. Die Oberflächen-Temperatur des Wassers war langsam von 14° mit einigen kleinen Schwankungen bis auf 9° gefallen. Im großen und ganzen kann man also sagen, daß

die Verminderung der Temperaturen zu der gewaltigen Strecke, die wir gegen den Nordpol hin zurückgelegt hatten, in gar keinem Verhältnis stand; die Wärme war sich fast gleich geblieben.

Auch hier nördlich vom 70. Parallel, auf dem freien Eismeere, zeigte die Meeresoberfläche 9 bis $9\,{}^1/_2{}^0$ R. Wärme. Wir schwammen also noch immer auf den breiten Fluten des Golfstroms. Die Luft hatte den Tag über 10^0 im Schatten. Bei der intensiven Sonnenstrahlung aber war die Wärme, die wir an Bord deutlich empfanden, weit höher.

In froher Behaglichkeit ließen wir uns von dem wohligen Lichte überrieseln und begrüßten es als eine Art Erlösung, daß nun endlich einmal wieder nur Himmel und Meer um uns gebreitet war. Die unabläßige Folge grandioser Bilder war zuviel für das Gemüt; es wurde der Eindrücke nicht mehr Herr und vermochte sich ihrer gebieterischen Gewalt doch nicht zu entziehen. Jetzt erst konnte man aufatmen, rückerinnernd die Erlebnisse sichten und vergleichen und etwa ein Urteil aussprechen, wo es am schönsten gewesen war.

Der Glanzpunkt des norwegischen Schärenhofes wird ohne Zweifel im Gebiet der Lofoten erreicht. Bis dahin steigert sich der Eindruck der Landschaft unabläßig an Größe und auch an nor-

dischem Aussehen. Kahler werden die Felsen der Küste, tiefer steigen die Schneeflecke an den Wänden hernieder, Gletscher und Firnfelder zeigen sich in immer größerer Nähe oben zwischen den Bergkulissen. Alles aber versinkt gegen die erhabenen Bilder, die ihren Anfang nehmen, wenn sich die herrliche Meeresbucht des Westfjordes aufthut und im Norden und Nordwesten die kühngezackte Bergkette der Lofoten-Inseln in wundervoll blauer Silhouette über der Meeresfläche emporsteigt, weit hinausstreichend in den Ozean bis in unabsehbare Ferne. Die Welt der Lofoten mit ihren engen Sunden, ihren tausend Meter hohen Felsabstürzen, ihren Gletschern und Zacken vereinigt die Schönheit und Größe eines Hochgebirges mit den Reizen des Ozeans zu einem wunderbaren Ganzen. Jenseits der Lofoten wird die Landschaft wieder einfacher, wenn sie auch an sich noch großartig genug bleibt.

Alles dessen gedenkt das Herz in dem frohen Bewußtsein, daß später alle diese Schönheiten noch einmal an uns vorüberziehen werden.

Die „Stimmung“ an Bord ist inzwischen schon lange eine ganz andere geworden wie am ersten Tag. Die zusammenstimmenden Pole in der Gesellschaft haben sich angezogen und gefunden; kleine Gruppen haben sich gebildet. Die eine sind z. B. die Jäger und

Sammler, welche die Tierwelt des Meeres zu studieren bemüht sind und schon im voraus von den Renntieren, Füchsen und Robben schwärmen, die sie in Spitzbergen erlegen werden, dem gelobten Lande, wo man keinen Jagdschein braucht. Eine andere die Musikanten, die sich allabendlich um das kleine Piano versammeln und, von keinem Nachtdunkel zur Ruhe gemahnt, oft bis gegen drei Uhr den übrigen Insassen den Schlaf rauben, den sie hier ohnehin so spärlich finden. Zu diesen Bösewichtern gehörte auch der Schreiber dieser Zeilen, der sich mit den schon genannten Herren Wieland und Niemeyer zu einem fest organisierten Trio (Klavier, Violine und Guitarre) vereinigt hatte. Eine dritte Gruppe besteht aus — den Skatspielern. Ich glaube, sie sind die glücklichsten von allen, denn sie haben von der Qual der Eindrücke, von der ich zuvor sprach, schon längst nichts mehr empfunden, und ob die Sonne am Himmel steht oder Regen herniederrieselt, was ficht es sie an? Sie sitzen im Bauche des „Erling Jarl" Abend für Abend, halten noch viel länger aus und machen oft genug noch viel mehr Lärm, als die Meister der Töne.

Zahlreiche Nationalitäten sind an Bord vertreten; außer den Reichsdeutschen haben wir Leute aus Österreich, Holland, Belgien, England, Luxemburg, der Schweiz und Rumänien. Wir lassen aber natürlich

keinen Zweifel, daß wir eine deutsche Expedition vorstellen, und neben dem norwegischen Banner trägt unser „Erling Jarl" auch die schwarzweißrote Flagge.

Unter den Mitreisenden befinden sich manche interessante Persönlichkeiten, weitgereiste Männer, die vieler Menschen Städte gesehen und Sitten erkundet haben oder denen eine hervorragende wissenschaftliche, diplomatische und gesellschaftliche Stellung eine reiche Erfahrung, angenehme Sicherheit der Umgangsformen und ein reifes Urteil gegeben haben.

Die beiden Triogenossen Wieland und Niemeyer möchte ich hier nicht weiter charakterisieren, sondern nur sagen, daß sie mir im Verlauf der Reise liebe Freunde geworden sind. Meinen engeren Berliner Landsmann, Herrn Professor Wilhelm Joest, erwähnte ich bereits. Der Name dieses tüchtigen ethnographischen Forschers und Sammlers, dessen in Büchern voll Geist und Humor geschilderte Weltfahrten einen recht erheblichen Teil des Erdballs umspannen, wird einem großen Teil meiner Leser wohlbekannt sein. In seinem eleganten, weltmännischen, etwas „englisch" reservierten Wesen prägte sich der Einfluß seiner Reisen deutlich genug aus. Ebenfalls bereits genannt und charakterisiert habe ich den ungemein liebenswürdigen Wiener Herrn Friedrich Theuer. Außer diesem hatten

wir noch zwei Wiener an Bord, zwei Herren Bachmeyr, Onkel und Neffe. Der letztere war ein junger Agrarstudent von sympathisch bescheidenem Wesen, der ältere ein ebenfalls sehr weit gereister Kaufmann, der vor allem durch ein erstaunliches Sprachentalent auffiel. Er war nicht nur der einzige von uns, der sich mit unsern Norwegern verständigen konnte, sondern seine Kenntnisse erstreckten sich auch, abgesehen von den bei uns jedem Gebildeten geläufigen Sprachen, auf Spanisch, Italienisch, Ungarisch, Neugriechisch, Russisch und noch manches andere. Und auch sonst hatte er offenbar auf seinen Reisen immer Augen und Ohren verständnisvoll geöffnet, hatte viel beobachtet und wußte gut zu erzählen. Seiner außerordentlichen Zuvorkommenheit und stets hülfsbereiten Gutherzigkeit gedenke ich hier mit besonderem Vergnügen. Freilich hat er mir manchmal leid gethan, denn jede kleine Ungeschicklichkeit oder Taktlosigkeit, wie sie in einer so bunten Gesellschaft wohl einmal vorkamen, ärgerte ihn jedesmal so schrecklich, als ob er die Verantwortung dafür hätte übernehmen müssen. Unseren vortrefflichen Siebenbürgener Schiffsdoktor — der besonders in den Zeiten der Seekrankheit ein geplagter Mensch war — erwähnte ich auch bereits. Ein zweiter Siebenbürgener Sachse war Herr Binder, ein Riese an Wuchs und Kräften. Seine Handschuhnummer wage

ich garnicht zu schätzen. In Spitzbergen hat er später einmal ganz allein ein in einem abgelegenen Thale erlegtes Renntier von schwerstem Gewicht ganz ohne Hülfe $3^1/_2$ Stunden weit bis zum Schiffe geschleppt. Seine offene Gutmütigkeit, die sich, wie es so oft der Fall, mit der ungewöhnlichen Körperstärke paarte, machte den einfachen und heiteren Mann rasch zu einem überall beliebten Reisekameraden. An geistiger Bedeutung, wie an sympathischem Wesen möchte ich mit in der ersten Reihe Herrn Georg Kahlbaum nennen, Professor an der Universität Basel, aber von Geburt und Art ein Berliner Kind. Über seine fachlichen Arbeiten — er ist Physiker und Chemiker — steht mir kein Urteil zu, umsomehr aber habe ich Freude an seiner charaktervoll ausgeprägten Persönlichkeit gehabt. Von ihm galt im schönsten Sinne, was Scheffel einmal so treffend ausdrückt: er war zeitlebens ein Student geblieben, d. h. er vereinigte einen gesunden, oft glänzenden Humor und jene flotte Noblesse, die man am besten als „Burschengeist" bezeichnet, mit idealem Sinne und wissenschaftlich ernster Denkart. Trotz der spottenden Art, in der er sich gab, fühlte man doch die darunter verborgene Gemütswärme bald heraus, und ich glaube mich nicht zu irren, wenn ich ihn für eine der wackersten Stützen deutscher Volksart draußen vor der Thür unseres Vaterlandes halte.

Weiterhin möchte ich Herrn Minister Payer, bekanntlich früher Gesandter in Venezuela und Guatemala, nennen. Ich habe mich eigentlich immer gewundert, diesen Mann in grauem Jäckchen und moderner Reisemütze zu sehen, und habe an seinen Beinen immer Schnallenschuhe, um seine Taille einen kleinen Paradedegen und auf seinem Haupte eine feine Puderwolke vermißt; denn er kam mir durchaus so vor wie der Typus eines Diplomaten oder Hofmannes des ancien régime. Er war ein höchst amüsanter Causeur, unerschöpflich an interessanten Erinnerungen. Seine Histörchen, die von reicher und wohlgeübter, ein klein wenig ironischer Menschenbeobachtung zeugten und eine erstaunliche Personalkenntnis in allerlei hervorragenden Lebenskreisen verrieten, trug er mit einer so gleichbleibenden Grazie vor, daß es stets ein Genuß war, ihm zuzuhören. Ich glaube, es war am Ende der Reise nicht einer an Bord, der den feinen und gutmütigen Mann nicht gern gehabt hätte. Von jüngeren Leuten will ich noch meinen linken Tischnachbar erwähnen, einen jungen Münchener Arzt, Herrn Dr. Merck, der den ungewöhnlichen Vornamen Attal führte. Von seinen medizinischen Fähigkeiten ist mir weiter nichts entgegengetreten, als daß er bei drohender Seekrankheit sich selbst als Vorbeugungsmittel regelmäßig und mit gutem Erfolg eine

halbe Flasche Sekt verschrieb, mit welcher er dann liebevoll das Deck auf- und abzuwandeln pflegte, bis er den letzten Kuß von ihren Lippen gesogen. Ich weiß nicht, soll ich sagen: trotzdem oder: infolgedessen war er einer von denjenigen, welche die Seekrankheit am häufigsten fürchteten. Sonst war er ein auffallend stiller, in sich verschlossener Mann, der gern spät einsam noch auf Deck wandelte oder schrieb — ob es Verse waren, weiß ich nicht, ich will ihn nicht verleumden. Wenn er aber einmal in kleinerem Kreise auftaute, so enthüllte er sich zum Staunen der Anwesenden als ein liebenswürdiger Gesell von ungemein komischem Humor und reichen gesellschaftlichen Talenten. Mir gegenüber saß ein junger Kaufmann aus Gera, Günther mit Namen, ein taktvoller Mann mit ruhig sicherem Wesen, der ebenso sehr durch natürliche Frische die Sympathie der Männer gewann, wie er infolge seiner höflichen Art und nicht zum wenigsten durch die kräftige Elastizität seiner schlanken Erscheinung den Damen gefiel. Allgemeiner Beliebtheit erfreute sich unser wackerer norwegischer Kapitän Lund, der eigentliche technische, seiner Gesellschaft verantwortliche Führer des „Erling Jarl“. (Bade war der Leiter der Expedition, welcher Schiff und Mannschaft gechartert hatte.)

Doch ich muß mir versagen, die Reihe dieser flüch-

tigen Schattenrisse zu verlängern. Auch außer den Genannten, die ich meist aus dem Kreise meines engeren Verkehrs entnommen habe, gab es unter der Schiffsgesellschaft noch so manchen Mann von feiner Liebenswürdigkeit und frischem Humor. So fiel manches gute Wort auf dem „Erling Jarl“, und jede Stunde hatte für den, dem daran lag, ihren wertvollen Inhalt. Daß natürlich nicht alles Gold war, was anfangs glänzte, versteht sich von selbst.

Was die anwesenden Damen betraf, so gefiel am meisten eine reizende, allerdings sehr zarte, etwa 18 jährige Amerikanerin, eine braunlockige junge Dame von gewandtem, schlagfertigem Wesen, die es unter anderem ausgezeichnet verstand, sich mit den nordischen Erinnerungen, die sie in Massen einkaufte, seien es nun norwegische oder lappische Gegenstände, seien es Pelzwaren, Schmucksachen oder Stickereien, stets ein ganz neues niedliches Äußere zu geben. Sie war verlobt mit einem noch sehr jungen sächsischen Studenten, der nebst einer Tante ebenfalls an Bord war. Vielleicht noch mehr Sensation erregte eine in unserer Umgebung fremdartig anmutende Erscheinung, eine Dame aus Bukarest, die mit ihrem Gatten, wie man sagte, auf der Hochzeitsreise war. Geborene Griechin, hatte sie einen stark exotischen Typus: eine kleine Figur, schwarzbraunes Haar, das vorn in



Die Reisegesellschaft des Erling Jarl.

freien Strähnen um das bleiche Gesicht hing, und in diesem Gesicht ein Paar mächtige, dunkle Augen. Der Gemahl führte während der ganzen Reise einen stillen, hartnäckigen und schließlich siegreichen Kampf gegen die gesamte Schiffsgesellschaft. Diese wollte die kleine, heitere und lebenslustige Frau in ihre harmlosen Freuden mit hineinziehen, und sie wäre auch augenscheinlich für ihr Leben gern darauf eingegangen, er aber isolierte sie schärfer und immer schärfer, so daß die empörte Jugend an Bord ihn schließlich nur noch den „Sklavenhalter" nannte und natürlich an der jungen Frau ein bis zur Romantik gesteigertes Interesse nahm. —

Soviel an dieser Stelle über die Insassen des „Erling Jarl". Plaudernd und lachend saßen wir an diesem ersten Eismeertage bis spät in die Nacht ohne Mäntel an Deck.

In einer Hinsicht erkannten wir allerdings doch den arktischen Charakter des Meeres, auf dem wir jetzt fuhren, nämlich an der Tierwelt. An die Stelle der Möven, die bisher ausschließlich unser Schiff umschwärmt hatten, trat jetzt der Eissturmvogel, Mallemuck von den Seeleuten genannt, ein taubengroßer, graubrauner Vogel, der sich den Küsten Europas niemals nähert, auf dem offenen Eismeere aber in großen Mengen gefunden wird. Er ist ein vorzüglicher Flieger; lautlosen Flügelschlags

streicht er unablässig dicht über die Wellen hin, mit ihnen sich senkend und hebend und anscheinend kaum jemals eines Ausruhens bedürftig. Ganz anders steht es mit den fetten kleinen Alkarten, die meist auf den Wellen schwimmen und erst, wenn ihnen das Schiff in bedrohliche Nähe kommt, sich zu hastigem, flatterndem Fluge entschließen. Mühsam aber vermögen sie nur ihren schweren, kurzflügeligen Körper aus den Wellen zu erheben und schleppen regelmäßig erst eine ganze Strecke ihren Steiß im Wasser nach. Auch der Papageitaucher zeigt sich häufiger. Dieser kleine schwarze Vogel verdankt seinen Namen einem mächtigen Schnabel, der fast an die Hokkos der Tropen erinnert; er ist ziemlich so groß wie der ganze Kopf des Tieres, flachgedrückt und mit einer Streifung von roter und gelblich weißer Farbe versehen, durch die er weithin auffällt. Vielleicht hat dies mit dazu beigetragen, daß er ganz besonders scheu und schwer zu erlegen ist; durch blitzschnelles und langdauerndes Tauchen entzieht er sich den Blicken des Verfolgers.

Noch verfolgen wir das Spiel dieser kleinen Vögel, als plötzlich von der anderen Seite des Schiffes her eine aufgeregte Stimme schreit:

„Wale, Wale!“

Alles stürzt so schnell, wie nur möglich, zum jen=

seitigen Bord; gutmütige Seelen rufen noch unterwegs in die Fenster und Thüren der unteren Räume: „Wale, Wale!", und selbst die Skatspieler stürmen an Deck. Wirklich, über den grauen Wellen, in der Entfernung von 300 bis 500 m, steigt von Zeit zu Zeit jene kleine Dampfsäule auf, die der Wal aus seinen Nasenlöchern emporstößt, und jetzt taucht auch langsam sein mächtiger, schwarzer Rücken über die Wellen empor, nur kurze Zeit, doch deutlich erkennbar mit seiner Rückenflosse. Bald zeigen sich noch mehrere andere; eine weiße Wolke von Vögeln, auf der Oberfläche schwimmend, bezeichnet immer die Stelle, wo sie sich aufhalten. Besonders zwei sind es, die sich bemerkbar machen, vielleicht Männchen und Weibchen, denn sie scheinen mit einander zu spielen; alle Minuten tauchen sie nebeneinander auf, um im Bogen kopfüber wieder in die Tiefe zu schießen, so daß die halbmondförmige Schwanzflosse hoch herausschaut. Wir blicken ihnen nach, bis sie in der Ferne verschwinden. Ich muß gestehen, daß ich nicht eine Spur von Jagdfieber beim Anblick dieser Tiere empfunden habe, sondern vielmehr ein lebhaftes Bedauern, daß der Tag nicht mehr fern sein wird, wo diese Riesen des Meeres von dem schrecklichsten Raubtier der Erde, dem Menschen, ausgerottet sein werden. Schade darum, ihr Anblick hat etwas Urweltliches, an vergangene Schöpfungsperioden gemahnend!

Inzwischen war die Mitternacht näher gerückt. Klar und glänzend stand die Sonne am Himmel: wir sollten endlich also die Mitternachtssonne sehen. Alles harrte in gespannter Erregung und schaute auf die Zifferblätter der Taschenuhren; noch war eine halbe Stunde bis zwölf, die Erwartung wuchs mit jeder Minute. Plötzlich trat der Kapitän herzu und sagte:

„Sehen Sie, die Sonne steigt schon wieder merklich.“

„Was? Sie steigt? Vor Mitternacht?“

„Mitternacht ist schon zehn Minuten vorüber.“

„Wie ist das möglich? Wir haben noch beinahe dreißig Minuten bis zwölf.“

„Ja glauben Sie denn, die Sonne richtet sich nach ihren Uhren? Sie haben mitteleuropäische Zeit aus Norwegen mitgebracht, das heißt die des 15. Meridians von Greenwich; wir sind aber hier auf dem 25., wir haben also vierzig Minuten früher den tiefsten Sonnenstand gehabt.“

In der That, niemand hatte an die außerordentliche Zusammendrängung der Meridiane in der Gegend gedacht, in der wir uns befanden, und wo geringe Bewegungen des Schiffes nach Westen und Osten sogleich gewaltige Zeitdifferenzen erzeugen. So hatten wir also endlich die Mitternachtssonne gesehen und sie doch verpaßt.

Ich kann freilich nur sagen, daß wirklich wenig darauf ankam und daß mir die Mitternachtssonne durchaus nicht anders als irgend eine andere Nachmittagssonne vorgekommen wäre. Es war ein blasser, blendender Schein, den sie aufs Wasser warf, wie es jede Tagessonne thut. Die Sonne steht hier eben schon so hoch, wie bei uns lange nach Sonnenaufgang. In den südlicheren Breiten, wo sie gerade den Horizont berührt, um gleich wieder aufzusteigen, also unserer untergehenden Sonne gleicht, tritt dementsprechend auch das Farbenspiel der untergehenden Sonne ein, und hier erzeugt sie dann in der feuchten Luft des Nordens zuweilen wundervolle Farbenstimmungen. Das aber sollten wir erst viel später erleben; die nächsten Wochen hatten wir einfach unausgesetzten hellen Tag. Trotz des Streiches, den die Mitternachtssonne uns gespielt, wurde sie nun doch mit reichlichem Getränk gefeiert, denn man wird äußerst erfinderisch an Bord in Bezug auf Beweggründe, welche vor dem eigenen Gewissen eine Flasche Sekt rechtfertigen könnten; und spät suchten wir unsere Kabinen auf, eigentlich mehr aus Überlegung denn aus Instinkt. Man fühlt in dieser Helle wirklich kein Bedürfnis zu schlafen, das Nervenleben ist so gesteigert und gereizt, daß man sich zum Schlafe zwingen muß. Man verhängt so fest wie möglich die Fenster und

wälzt sich lange vergeblich auf seinem Lager, ehe der sonst so gehorsame Schlaf sich einstellen will.

Am anderen Vormittag nahten wir uns der Bäreninsel. Auch hier hätten wir etwas feiern dürfen, nämlich das dreihundertste Jahr seit ihrer Entdeckung. Das kleine Eiland wurde am 1. Juli 1596 von dem Holländer Barents entdeckt, demselben, der wenige Tage später auch Spitzbergen auffand. Nach einem erlegten Eisbären erhielt es seinen Namen. Da die Gewässer in der Nähe dieser Insel einen ungemein großen Fischreichtum aufweisen, so wurde sie sehr bald ein Mittelpunkt der nordischen Fischerei. Auch Walrosse, diese vornehmste Robbenart, sollen damals in solchen Mengen dort zu finden gewesen sein, daß beispielsweise im Jahr 1608 von einer einzigen Flottille in sieben Stunden nahezu 1000 Exemplare getötet wurden. Jetzt ist dieser Reichtum längst dahingeschwunden, und die Insel liegt wieder einsam mitten im Eismeer, umgeben von den brauenden Nebeln des Polarstroms.

Daß wir über Nacht aus dem Bereiche des Golfstroms herausgekommen waren, zeigte sich bald sehr deutlich. Unser Doktor, der gestern Abend um sieben Uhr noch $6^1/_2{}^0$ Wassertemperatur beobachtet hatte, maß heute früh um sieben Uhr nur noch 5^0, um zehn nur noch 4 und mittags nur noch 3^0 R. Die Tempe-

ratur war also innerhalb der wenigen Seemeilen, die wir zurückgelegt, um mehr als 6° gefallen, um einen größeren Betrag, als sie von der Mündung der Elbe bis zum Nordkap und darüber hinaus abgenommen hatte. Auch die Lufttemperatur fiel auf 6°, dann auf 4½° (am nächsten Mittag hatten wir nur noch 2° R.). Ein kalter nebliger Regen durchnäßte und durchkältete alles an Deck. Die Damen flüchteten bis auf einige Beherztere eiligst in die warmen Salons, aber auch wir Männer zogen uns noch einmal in die Kabinen zurück, um unsere nach gestrigen Erfahrungen eingerichtete Kleidung mit warmem Winterzeuge und wasserdichten Mänteln zu vertauschen. Wind hatten wir wenig, aber eine ziemlich lebendige „Untersee", d. h. eine Dünung, die unseren schlanken „Erling Jarl" in Schwingung erhielt und nicht geringes Unbehagen an Bord hervorrief. Gottlob blieb ich selbst fortan gänzlich von der Seekrankheit verschont.

Wir mußten nahe der Bäreninsel sein, sahen sie aber nicht. Eine weißliche Nebelwand, deren Entfernung schwer zu bestimmen war, lag vor uns. Vorsichtig und langsam, von Zeit zu Zeit haltend und lotend, gleitet der „Erling Jarl" in dem unsicheren Fahrwasser vorwärts. Der Matrose im Ausguck des Mastes sah die Insel bereits, denn die polaren Nebel lagern in der Regel nicht hoch; oft ist der

Schiffsrumpf völlig eingehüllt in dicke Nebelballen, während man von der Mastspitze einen freien Ausblick in weite Fernen hat.

Plötzlich sehen auch wir auf Deck dicht vor uns, in einer überraschenden und fast drohenden Nähe hoch über der Nebelwand ein düsteres graugrünes Berghaupt emportauchen. Zwar verschwindet es nach einiger Zeit wieder, aber wir haben doch Glück. Es kommt Bewegung in den wallenden Nebel vor uns, er löst sich, hier und da blickt dunkles Gefels durch die Lücken, endlich flattern die Nebelfetzen langsam in die Höhe, und nun türmt sich die Südküste der Bäreninsel als eine einzige gewaltige, senkrechte Felsmauer vor uns auf, gebildet aus graugrünen Gesteinschichten von furchtbarer Kahlheit und nur auf der Höhe mit einem grünen Überzug, wahrscheinlich von Moos, bekleidet. Der Anblick der steil aus dem Meere emporragenden Wände erinnert, wenn man von der Farbe absieht, hier ungemein an Helgoland. Tiefe Runsen sind in die Wände eingerissen, in großen Höhlen hat die weißschäumende Brandung den Fels unterwühlt, und seltsame Steingebilde, vom Wasser ausgewaschen, ragen vor der Küste aus dem Meere: spitze Felskolosse, in denen die Phantasie unschwer versteinerte Riesengestalten erkennt, Burgruinen, Bogenthore und zerfallene Säulen. Einen Anblick von wilder Größe ge-

währt in diesem Getrümmer ein eigentümlicher bleicher Steinwürfel, der auf einem größeren Felsblock gerade am äußersten Südwestende der Bäreninsel liegt, und den mein Reisegenosse, Professor Kahlbaum, treffend mit dem Grabmal eines Wikingshelden verglich, wie es düsterer und erhabener nicht gedacht werden könne.

Schnee lag wenig auf den Felsen. Die höchsten Teile der Insel sahen wir freilich nicht; dicke, schwere Nebelballen lagerten darüber und krochen, unheimlich phantastische Gebilde, langsam darauf herum. Der höchste Berg der Insel, der 455 m hohe Mount Misery, erhielt seinen bezeichnenden Namen von einem englischen Kapitän, der nicht lange nach der Entdeckung hier mit einem Boote gelandet war und ihn bestiegen hatte. Von der Spitze aus mußte er mit ansehen, wie plötzlich ein Sturm auf See einfiel und sein Schiff derartig umherschleuderte, daß er stundenlang in der Todesangst schwebte, es werde zu Grunde gehen. Wie unversehens hier die Nebel auftreten können, davon hatte die vorjährige Expedition Bades mit der „Danzig“ eine Probe erhalten. Damals hatte ein Teil der Passagiere sich bei gutem Wetter in der Barkasse ausgebootet und war an Land gegangen, darunter auch unser Schiffsdoktor, der schon zum zweiten Male nach Spitzbergen reist. Als sie zurückkehren wollten, fiel so plötzlich ein dicker Nebel auf die See, daß sie die

„Danzig“ außer Gesicht verloren und sie suchen mußten. Binnen kurzem gingen der kleinen Dampfbarkasse die Kohlen aus, und es mußte mit Anstrengung aller Kräfte gerudert werden, um gegen die mächtige Strömung anzukommen, die sie leicht auf eine gefährliche Weise vom Schiffe hätte abtreiben können. Von fünf Uhr morgens bis sieben Uhr abends waren die Passagiere hungernd und frierend auf See, bis sie endlich, gänzlich erschöpft, das Schiff fanden und aufgenommen wurden.

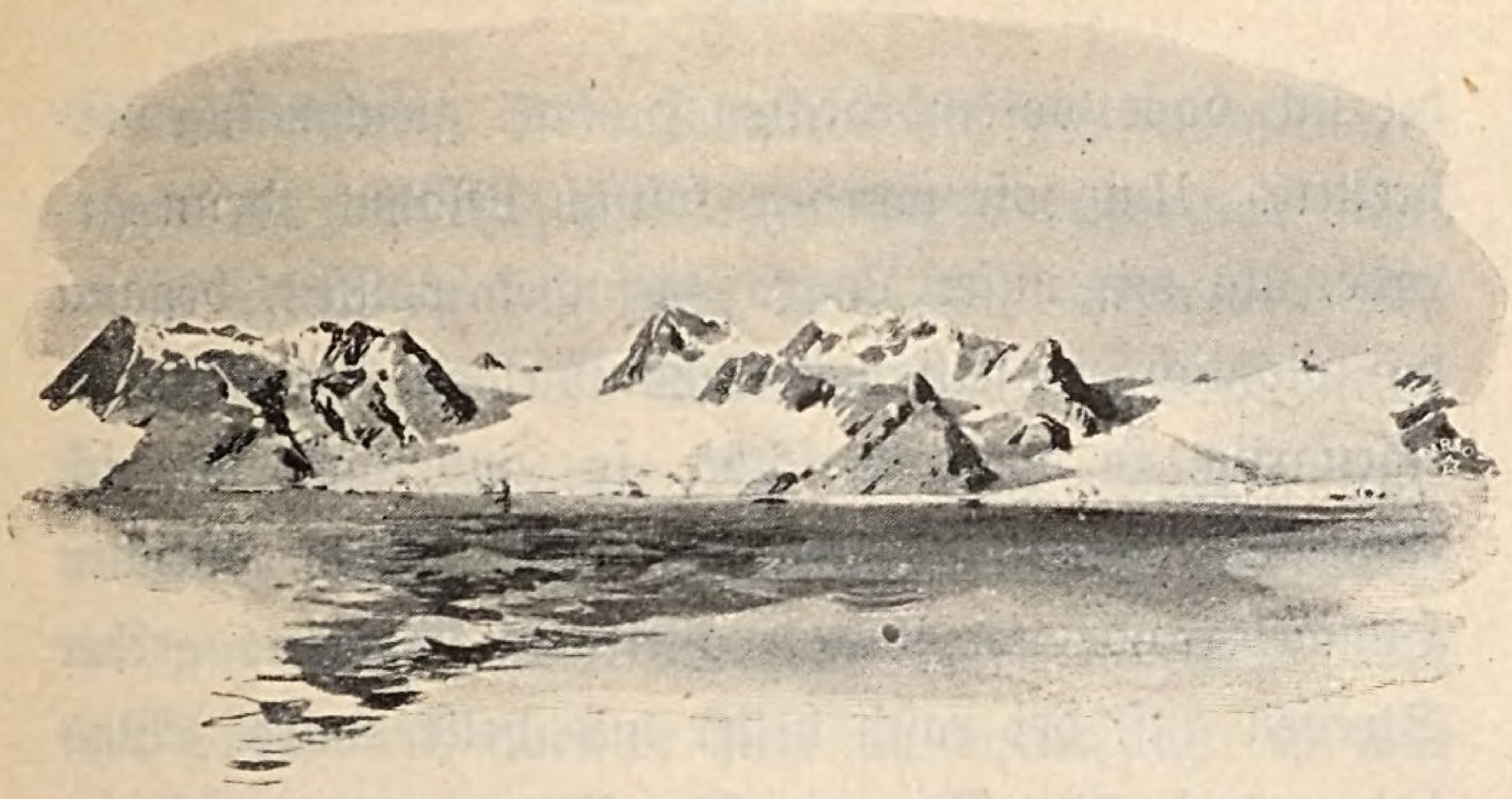
Trotz der Erzählung dieser Zwischenfälle bestand doch bei unserer Schiffsgesellschaft der brennende Wunsch, landen zu können. Mit Matrosenjacken, Ölmänteln, Wasserstiefeln, Gamaschen, Nägelschuhen oder Wadelstrümpfen, mit Südwestern und Alpenstöcken ausgerüstet, — eine Mischung von Alpinisten, Schiffern und Jägern — war alles an Deck bereit und hielt mutig dem kalten Sprühregen stand. Je näher wir der Insel kamen, um so größer war das Vogelleben; zu Hunderten bedeckten die Lummen die Wellen um das Schiff herum, und zu Tausenden durchschwirrten sie die Luft. Enten, Mallemucken, allerlei Raubvögel gesellten sich dazu in immer wachsenden Mengen, so daß sie schließlich von weitem auffallend an dichte Mückenschwärme gemahnten.

Jetzt waren wir nahe genug, um deutlich erkennen

zu können, daß wegen der wild am Ufer aufspritzenden Brandung an ein Landen nicht zu denken war. Mit Bedauern fügten wir uns der Notwendigkeit des Verzichts, sahen die Insel langsam an uns vorüberziehen „und wachsen zwischen ihr und uns die Weiten". Bald lag sie wieder in weiter Ferne langhingestreckt auf der grauen See, die Gipfel von Nebeln umwallt.

Wieder ist das Rund des Meeres rings geschlossen, der Tag verrinnt, wie er begonnen hat. Immer besser entspricht jetzt die See den Vorstellungen, die man sich wohl von einem Eismeere macht. Ein leichter, aber naßkalter, weißer Nebel beschränkt rings in wenigen hundert Metern Entfernung die Aussicht; unter ihm wandern unablässig von Nordosten her weißköpfige Wellen heran. Der Wind kommt von dort her, und es ist sehr fühlbar, daß er bereits über die ewigen Eisfelder gewandert sein muß. An der Spitze des Schiffes ist gegen Abend noch eine besondere Wache aufgestellt; denn wenn die Windrichtung so bleibt, können wir jede Minute schwimmendem Eise begegnen. Die Winden des Ankers sind unter Dampf, die Ketten und Drahtseile so zurecht gemacht, daß nur eine Strickfesselung durchschnitten zu werden braucht, um den Anker sofort in die Tiefe lassen zu können. Eisig durchkältet der Nebelwind, und verschiedene Personen, die man auf dem „Erling

Jarl" zu sehen sich eigentlich ein wenig gewundert hat, fangen an zu merken, daß die Sache doch keine bloße Vergnügungsreise ist; das Deck ist sehr leer geworden. Um so herrlicher wird es aber für diejenigen, die dort ausharren. Bis jetzt konnte man sich leider selbst so wenig als Nordpolfahrer imponieren; nun kommt es doch endlich einmal ein wenig anders. O, es ist schön vorn an der Spitze des Schiffes! Die Wellen klatschen gegen den Bug, nur noch vereinzelt huschen Vögel wie graue Schatten dicht über die bleifarbenen Wasserberge dahin — sonst ringsum die große Einsamkeit!



Ankunft bei der Dänen-Insel.

Schon der Abend desselben Tages, in dessen Frühe wir die Bäreninsel passiert hatten, brachte uns auf die Höhe von Spitzbergen, dessen „Südkap" ungefähr unter 76 ½° nördlicher Breite liegt. Wir fuhren längs der Westseite der Hauptinsel des Archipels nordwärts, freilich ohne das Geringste von der Küste zu erblicken, da das trübe Wetter den Horizont verschleierte. Doch war es immerhin ein eigenes Gefühl, zu wissen, daß dort im Osten hinter der blaugrauen Dunstwand das langersehnte Ziel unserer Reise, das mit allen Wundern der arktischen Welt geschmückte Inselland, lag. Trotz der unerfreulichen Witterung blieb ich mit meinen Freunden bis lange nach Mitternacht an Deck und spähte in die grauweiße Helle hinaus,

die sich vom wolkenbedeckten Himmel gleichmäßig verbreitete. Und wir wurden köstlich belohnt, denn gerade, als wir unser Lager aufsuchen wollten, begann sich plötzlich ein seltsames Schauspiel zu entwickeln, so eigenartig, so blendend schön, so zauberhaft, wie ich Ähnliches nie zuvor gesehen. Am fernen östlichen Himmelsrande vor uns leuchtete ein schmaler, gelber Streifen auf, der rasch heller und heller ward. Was bedeutete das? Mit eifrigster Spannung verfolgten wir die Entwickelung des merkwürdigen Phänomens. Immer mächtiger wurde das Licht, bis schließlich ein langer, scharfgeschnittener Streifen von orangefarbenem Feuer, wie glutflüssiges Eisen anzuschauen, in weiter Ferne auf der dunkelgrauen Wasserfläche schwamm. Das konnte nur beleuchtetes Land sein; augenscheinlich fielen durch einen uns nicht sichtbaren Wolkenspalt Sonnenstrahlen auf das schneebedeckte Ufer Spitzbergens und ließen es so glühend erstrahlen, daß der Wiederschein über die See bis zu uns drang. Nach der Meinung des Kapitän Bade war es der zum Wasser abstürzende steile Rand eines riesigen Gletschers, auf den die Sonne schien. Kurze Zeit nur hielt das Schauspiel an, dann verblaßte es ebenso schnell und verschwand wieder; grauer Nebel schloß die Stelle. Wir aber hatten den ersten Gruß Spitzbergens und seiner Eiswelt empfangen. —

Den nächsten Vormittag hatten wir ein rechtes

Eismeer-Wetter: Nebel ringsum und pfeifenden Nordwind, der zeitweilig zum Schneesturm wurde und dichte weiße Flockenmassen über das Deck wirbelte. Mit mächtigem Rollen und Stampfen brach sich der „Erling Jarl" durch die von Norden ihm entgegen stürmenden Wellen Bahn, haushoch tauchte seine Spitze auf und nieder, und Sturzseen fegten klatschend über sein Vorderdeck, aber er hielt sich vortrefflich: es war wirklich Rasse in seinen schlanken Gliedern. Die Temperatur der Luft sank bis nahe auf den Gefrierpunkt, der Humor eines großen Teiles der Gesellschaft auch. Im höchsten Stadium des Mißvergnügens, stöhnend, fröstelnd und grollend saßen oder lagen die Betreffenden in den Salons und Kabinen und schalten auf den Kapitän. Dafür habe man nun das teure Geld hinausgeworfen, was hätte man dafür haben können, die ganze Geschichte sei ein ungeheurer Reinfall! u. s. w. — Du lieber Gott! Ich denke, ich bin kein durchaus böswilliger Charakter, aber leugnen kann ich nicht, daß ich allen denen, die nicht hierher gehörten, das Wetter und die schlechte Laune herzlich gegönnt habe. Was sind das für Leute, die eine Reise ins nördliche Eismeer ausführen wollen, bis in Breiten hinauf, die vor wenigen Jahrzehnten nur todesmutige Männer erreichten, und nicht verstehen, ein paar Stunden Nebel und Regen hinzunehmen?

Der Himmel meinte es schließlich mit dem „Erling Jarl" viel besser, als die Mehrzahl seiner Passagiere verdiente. Gegen Mittag ward es lichter und lichter in der Ferne, die letzten Nebelschleier stiegen endlich wie der Vorhang eines Riesentheaters empor, und nun bot sich ein Anblick von unvergleichlicher Herrlichkeit und Größe. Wir waren ungefähr auf der Höhe der Nordspitze von Prinz-Karls-Vorland, jener langgestreckten Insel, die der großen Westinsel Spitzbergens vorgelagert ist, und fuhren bis gegen Mitternacht in der Entfernung von einigen Seemeilen, also in naher und doch hinreichend umfassender Sicht längs der Küste dahin. Das ganze Land zeigte sich als eine erhabene Gebirgswelt von außerordentlicher Wildheit und bis an das Meer hinab mit Schnee und Eis bedeckt.

Bekannt ist die geographische Erscheinung, daß sich der Charakter der Landschaft auf der Erdkugel in gleicher Weise ändert, wenn man vom Meeresspiegel bergaufwärts steigt, oder wenn man aus südlicheren in nördlichere Breiten reist. So kann man beispielsweise, wenn der landschaftliche Charakter der Lofoten geschildert werden soll, nichts Treffenderes sagen, als daß sie einem Hochgebirge nach Art unserer Alpen gleichen, welches etwa bis an die Baumgrenze in das Meer hinabgetaucht ist, so daß noch die Zone der Alpen-

wiesen und dann die Schneeregion darüber emporragen. Hier in Spitzbergen hat die Natur nun noch einen mächtigen Schritt weiter gethan: die Landschaft bietet durchaus den Anblick einer erhabenen Hochalpenwelt, die bis an, ja bis über die Grenze des ewigen Schnees in den Ozean versenkt ist. Was dort vor uns über dem Wasser schwamm, ähnelte mit seinen aus dem Schnee auftauchenden Zacken und Spitzen, seinen scharfgeschnittenen Graten, seinen Runsen und Furchen, seinen blendenden Schnee- und Firnfeldern vollständig den höchsten Teilen der Alpen. Auch die vertikale Erhebung des Ganzen stimmte zufällig dazu, denn im allgemeinen sind die Berge, die wir sahen, nicht hoch; keiner erreicht die Schneekoppe an Höhe über dem Meeresspiegel; aber in ihrer Schnee- und Eispracht machten sie einen viel bedeutenderen Eindruck, eben wie der oberste Teil eines Hochgebirges. Weit massenhafter als in den Alpen erschien aber die Entwickelung der Gletscherwelt. Die Höhen der Berge sind auf weite Strecken hin annähernd gleich, als ob es sich um ein ursprüngliches, erst nachträglich ausmodelliertes Plateaugebiet handelte. In den Lücken zwischen ihnen quellen viele Kilometer breite Gletscher vom inneren Hochlande herunter. Man sah deutlich, daß sie Ausläufer von ungeheuren Inlandeismassen waren, die hier über die Kanten des Hoch-

lands in das Meer hinabhingen, gleichsam Fetzen eines einzigen, über das Land gelegten Eisteppichs. Ein frischer Schnee, vielleicht ein Geschenk unseres Schneesturms von heut Vormittag, bedeckte alle Berge und die Gletscher bis an ihren Rand mit blendendem Weiß; am Ufer aber, schon ins Meer selbst tauchend, brachen die Gletscher in hohen, blaugrün schimmernden Steilwänden ab. Durch das Fernglas sah man deutlich die Brandung an ihrem Fuße schäumen und von Zeit zu Zeit grüne Eisbrocken sich ablösen, um als kleine Eisinseln langsam an der Küste entlang zu treiben. Über die ganze grandiose Hochgebirgswelt glitten abwechselnd Wolkenschatten und blendende Sonnenlichter, und Nebel woben weiße Schleier um die höchsten Häupter. Die vordersten Felswände erschienen, wo der Schnee infolge der Steilheit nicht haften konnte, in mattem Graugrün; weiter ins Inland hinein türmten sich ferne Gebirgshäupter in immer zarterem Luftblau auf, und das Meer im Vordergrunde schimmerte jetzt in einem wundersamen, transparenten Smaragdgrün, kurz es war ein Anblick, der tausendfach für die kaum nennenswerten Unbequemlichkeiten der Reise belohnte. Welch ein Entzücken muß es für den ersten Entdecker gewesen sein, als diese blendende Welt vor ihm zum ersten Mal aus den Nebeln des Nordens emporstieg, anzuschauen wie eine Heimat selt-

samer, überirdischer Geister, die fern von Menschenwelten in Licht und Glanz und seligem Schweigen wohnen.

Am großartigsten war die Scenerie an der nördlich von Prinz-Karls-Vorland, etwa von 79° 15′ bis 79° 35′ hinziehenden Küste, die auf der großen englischen Seekarte als The Seven Ice Mountains bezeichnet wird. Hier ziehen sieben Gebirgsketten aus dem Innern rechtwinklig zur Küste, in steilen Giebeln am Meere abbrechend, und sechs riesige Eisströme quellen zwischen ihnen ins Meer hinaus.

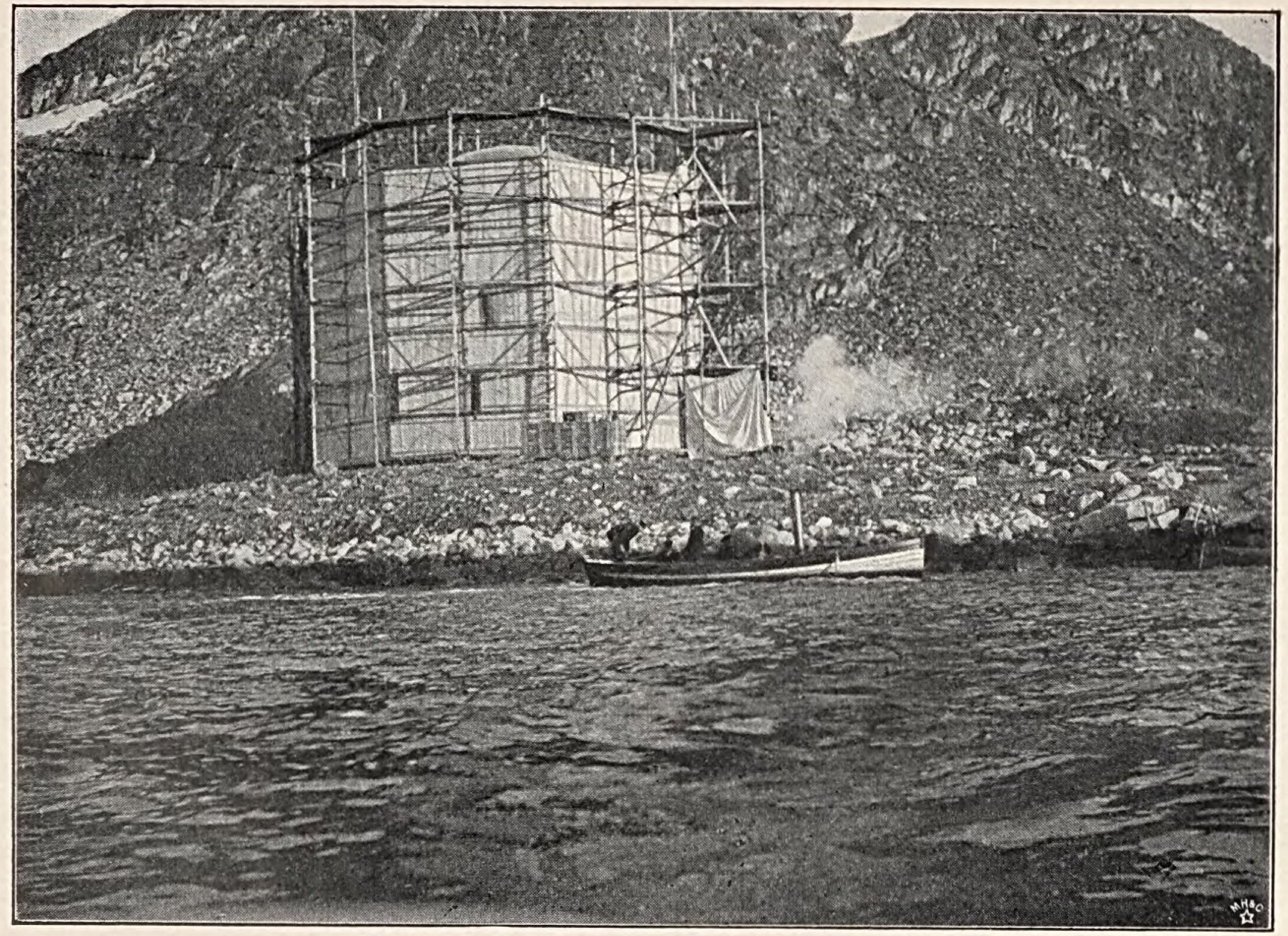
Wahrlich, das war der rechte Schauplatz zur Vorbereitung jener großen That, der wir beiwohnen wollten; erhabener konnte die Schwelle nicht sein, von der aus Andrée sich ins Unbekannte hinausschwingen sollte.

Unablässig eilten wir, die Karte vor uns, im Angesicht der Küste Spitzbergens weiter nach Norden, ohne irgendwo zu landen. Galt es doch zunächst einmal die Dänen-Insel zu erreichen und sicher zu sein, daß wir dem kühnen Manne wirklich noch die Hand zum Abschiede reichen konnten.

Welch eine Erregung, als endlich gegen Mitternacht in der Ferne die Bergwände auftauchten, die der Däneninsel angehören mußten! Zwischen jenen vereisten Felsen dort hinten, die schon wieder kühle Nebel zu umweben begannen, sollten Menschen seit

mehreren Wochen hausen, und nicht nur Menschen wie andere auch, sondern Leute, die eine der kühnsten Thaten des Jahrhunderts vorbereiteten! Jetzt waren wir auf der Höhe der Meeresgasse, welche die Insel Amsterdam von der Dänen-Insel trennt und zum Smerenburg-Sunde führt. Der Dampfer wendete langsam den Kurs auf das Land zu, höher wuchsen die Schneeberge vor uns auf; es war, als schwebten sie über der Flut heran. Eine Wasserstraße zeigte sich zwischen den Steilwänden: das Danes Gat. Sämtliche Passagiere waren auf und durchsuchten klopfenden Herzens die Küsten mit dem Glase, während der „Erling Jarl“ langsam in die Gasse hineinfuhr.

Zunächst war nichts Lebendiges zu gewahren. Schweigende Felsenwände stiegen zu beiden Seiten des stillen Wassers empor; im Hintergrunde schimmerten bläuliche Gletscher vom Ufer des Smerenburg-Sundes herüber. Jetzt aber entdeckte ein scharfes Auge vom Oberdeck herab zwei dünne Hervorragungen, Mastspitzen eines Schiffes, das hinter einer Felszunge zur Rechten verborgen sein mußte. Der „Erling Jarl“ bog um diesen Vorsprung herum — richtig, dort lag ein schwarzes Dampfschiff in einer kleinen halbmondförmigen Bucht ruhig vor Anker; kein Rauch entstieg seinem Schornstein. Das mußte die „Virgo“ sein, Andrées Schiff. Am Strande auf einer kleinen Erhöhung, über-



Andrée's Ballonhalle.

ragt von einer dunkelfarbigen Bergwand, erhob sich ein wunderliches, gelbliches Bauwerk, eine Art niedriger, polygonischer Turm aus Brettern, mit vielem Gerüstwerk umgeben — Andrées Ballonhalle! Daneben stand ein kleines einstöckiges Holzhäuschen. Jedenfalls war es das Jagdschloß des Mr. Pike. Wir wußten, daß dieser Engländer sich vor einiger Zeit hier im äußersten Nordwesten Spitzbergens eine Hütte erbaut und bereits einmal einen Winter in derselben zugebracht hatte, um Eisbären erst zu photographieren und sie dann zu schießen. Das Vorhandensein dieses Hauses, dessen Benutzung vom Eigentümer Herrn Andrée gestattet worden war, hatte mit dazu beigetragen, daß die Dänen-Insel als Stätte für den Aufstieg erwählt wurde.

Was wir zunächst mit Genugthuung bemerkten, war der Umstand, daß die Halle anscheinend noch nicht ganz fertig war. Ein Stein fiel allen vom Herzen: Andrée war noch nicht aufgestiegen!

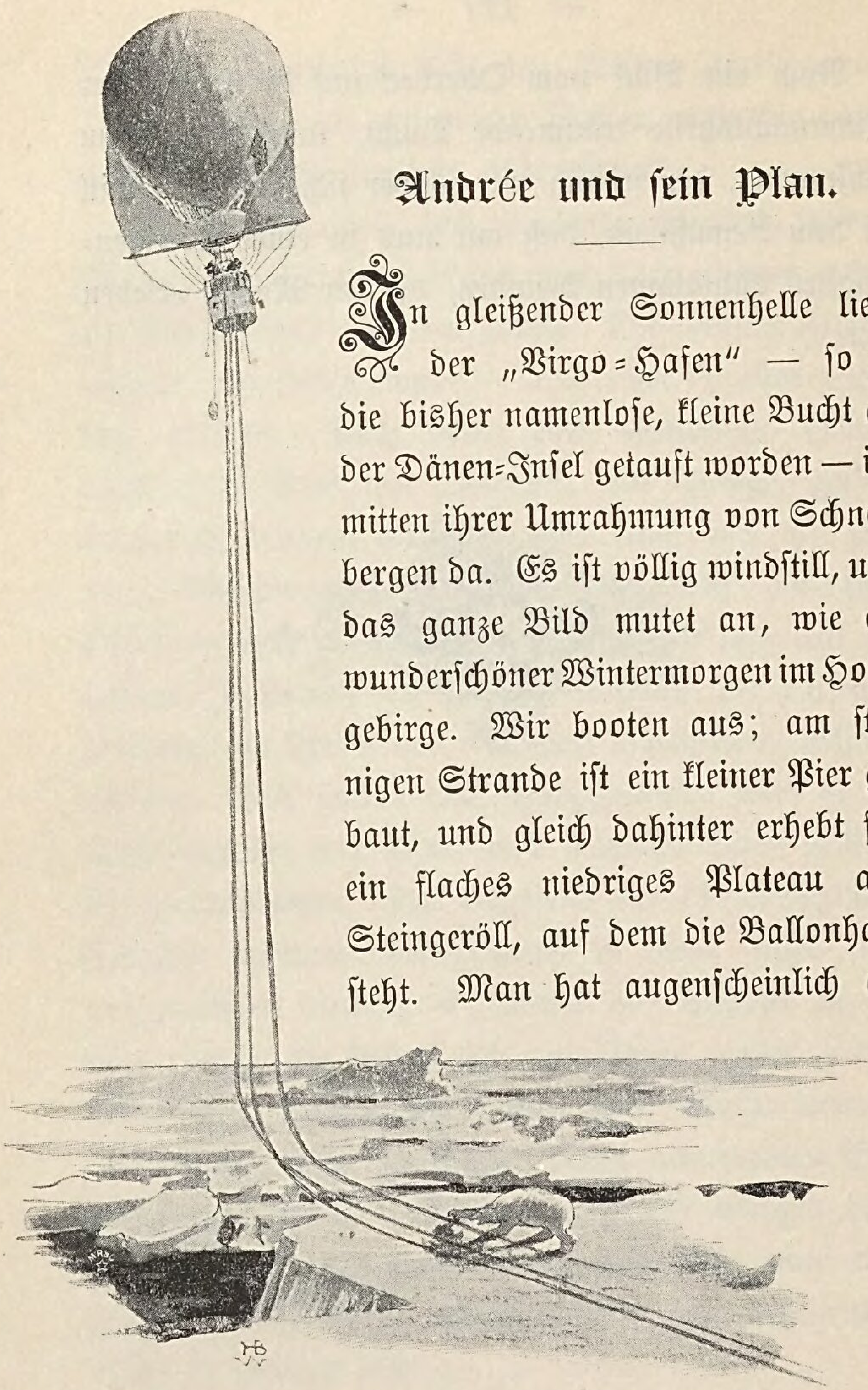
Es war ein wundersam ergreifender Anblick, diese totenstille, einsame Meeresbucht und daneben auf dem kahlen, beschneiten Fels das seltsame Zeichen höchster menschlicher Energie. Außer der „Virgo" war kein Schiff zugegen, wir waren also voraussichtlich die einzigen Zeugen der Abfahrt.

Unser Anker rasselt in die Tiefe. Zum ersten

Mal seit Hammerfest steht der „Erling Jarl" wieder bewegungslos auf ruhendem Wasser, und die plötzliche Stille wirkt doppelt eindrucksvoll.

Sonderbar tönt das heulende Signal unserer Dampfpfeife durch die Nacht, und langgezogen geben die Felsenwände den Ton zurück. Die deutsche Flagge schwebt zum Mast empor — noch aber ist alles ruhig dort drüben. Doch nein, eine menschliche Gestalt erscheint an Bord der „Virgo", eine Flagge, gelbes Kreuz auf blauem Grunde, wird auch dort am hinteren Mastbaum aufgezogen, ein Boot mit zwei Männern stößt ab, kommt uns entgegen und legt an unserer Falltreppe an — der Kapitän der „Virgo" ist darin, ein Mann von wahrhaft ungeheurem Leibesumfang. Mit Hurra und Hüteschwenken wird er an Bord begrüßt und sofort vom Kapitän Bade in Empfang genommen. Das Ergebnis der in norwegischer Sprache geführten Unterredung ist dies: Alles steht ausgezeichnet drüben, ein Viertel des Ballons ist bereits gefüllt, die Arbeit geht unablässig weiter, Nacht und Tag. Andrée hat soeben seine Wache beendet und ist zur Ruhe gegangen. Unter allgemeinem Einverständnis wird beschlossen, daß vor morgen früh kein Passagier an Land gehen und daß man auch morgen sorgfältigste Rücksicht auf die arbeitenden Männer nehmen solle.

Noch ein Blick vom Oberdeck auf die in bleicher Mitternachtshelle träumende Bucht, und dann zum Schlummer, der freilich nur schwer sich einstellen will bei dem Bewußtsein, daß wir uns in einer der eigenartigsten Situationen befinden, die der Mensch erleben kann.



Andrée und sein Plan.

In gleißender Sonnenhelle liegt der „Virgo-Hafen“ — so ist die bisher namenlose, kleine Bucht an der Dänen-Insel getauft worden — inmitten ihrer Umrahmung von Schneebergen da. Es ist völlig windstill, und das ganze Bild mutet an, wie ein wunderschöner Wintermorgen im Hochgebirge. Wir booten aus; am steinigen Strande ist ein kleiner Pier gebaut, und gleich dahinter erhebt sich ein flaches niedriges Plateau aus Steingeröll, auf dem die Ballonhalle steht. Man hat augenscheinlich auf

einen erheblichen Fremdenverkehr gerechnet, denn sowohl an der Landungsbrücke wie an verschiedenen Stellen der Halle mahnen große gedruckte Plakate in vier Sprachen (deutsch, englisch, französisch und norwegisch): „Rauchen verboten!“

Andrée selbst ist heute Morgen an seiner Halle und empfängt uns mit großer Liebenswürdigkeit. Ich bin in der Lage ihm Grüße zu bestellen, die für ihn von besonderem Werte sind, und so sehe ich ihn Aug’ in Auge, besser noch als damals in London. Welch prächtige Erscheinung! Groß, breit, kräftig steht er in blauem Flausrock und mächtigen Wasserstiefeln vor mir, die kühn gebogene Nase ist von scharfem Schnitt, ein hellblonder Schnurrbart beschattet die Lippe. Aus den klugen, von kleinen Fältchen umgebenen Augen leuchtet neben der Willenskraft zugleich auch eine herzliche Güte und Heiterkeit: die ganze sonnige Zuversicht, die ich aus allem erwartet hatte, was ich bisher von ihm gelesen und gehört. Er führt uns nun in die Halle und giebt in deutscher Sprache unermüdlich seine Erläuterungen. Klare Sachkunde und ernste Sicherheit spricht aus jeder Bemerkung.

Wenn ich jetzt von Andrées Plänen und Einrichtungen spreche, so werde ich manchem meiner Leser wenig Neues sagen, denn es ist im vergangenen Juni und Juli auch in deutschen Zeitungen so vieles dar-

über geschrieben worden, daß wahrscheinlich jeder Gebildete einmal einen kürzeren oder längeren Aufsatz dieser Art gelesen hat. Allein die Schilderung eines Augenzeugen, der die Vorbereitungen an Ort und Stelle wirklich gesehen und über ihre Verwendung den Leiter der Expedition selbst ausführlich hat sprechen hören, haben doch vielleicht noch ein besonderes Interesse, um so mehr, als die Unternehmung ja im nächsten Jahre mit denselben Mitteln wiederholt werden wird.

Am 29. Juli 1895 trug Andrée seinen Plan zur Erreichung des Nordpols in einer General-Versammlung des Sechsten Internationalen Geographen-Kongresses in London vor und machte ihn damit in den weitesten Kreisen der arktischen Forschung zu einem Gegenstande der Erörterung. Freilich, die Idee war zu neu und zu verwegen, um in jener Sitzung selbst sofort den Anklang der anwesenden arktischen und aëronautischen Autoritäten zu finden. Die ernstesten Bedenken wurden vielmehr geltend gemacht; General Greely, der berühmte Leiter der amerikanischen Polarstation in der Discovery-Bay, derjenigen Expedition, auf welcher durch Lockwood bis dahin die höchste Breite gegen den Pol erreicht worden war, — nebenbei bemerkt: derselbe Mann, der auch vor Nansens Unter-



S. A. Andrée.

nehmung warnte und schalt, daß man dieselbe überhaupt unterstützte — rief ihm zu: „Wenn Herr Andrée an seine Entwürfe glaubt und entschlossen ist, sie auszuführen, und wenn er das Geld zusammen bekommen kann, so laßt ihn gehen und Gott sei mit ihm! Aber als Versammlung von Geographen, welche diese Dinge von einem praktischen Gesichtspunkte ansehen und einige Kenntnisse von Winden und Strömungen haben, sollte der Kongreß nicht das Gewicht seines Einflusses oder seiner Zustimmung zu dieser Expedition geben.“

Alle indessen überraschte die sichere, einfache Art, wie Andrée in der Diskussion allen Entwürfen gegenübertrat, wie er zeigte, daß verschiedene als theoretische Klügeleien aufgefaßte Einrichtungen seines zu erbauenden Polarballons längst praktisch von ihm selbst auf Ballonfahrten erprobt seien, wie er dem General aus den eigenen Publikationen der Greely-Expedition nachwies, daß er die Luftströmungen seiner Breiten besser im Gedächtnis habe als dieser selbst, und wie er endlich andeutete, er brauche die Empfehlung des Kongresses garnicht, er habe das nötige Geld bereits, und der Versuch werde auf alle Fälle gemacht werden. So schloß denn auch die Diskussion mit der ehrlich anerkennenden Bemerkung des Col. Watson: „Ich kann nur fühlen, daß dies der eigen-

artigste und bemerkenswerteste Versuch ist, der je in der arktischen Forschung gemacht wurde."

Das nächste Jahr hindurch arbeitete Andrée ruhig an der technischen Ausführung seiner Geräte, getragen von einer wachsenden Begeisterung, vor allem in seinem Volke. Unter der Zahl der Bewerber, die sich ihm unerschrocken als Teilnehmer für die Fahrt antrugen, wählte er den ausgezeichneten Meteorologen Prof. Dr. Niels Ekholm aus, denselben Mann, mit welchem er bereits 1882/83 in Spitzbergen ein ganzes Jahr zu wissenschaftlichen, namentlich meteorologischen Untersuchungen zugebracht hatte. Ferner den jungen, vielversprechenden cand. Niels Strindberg, einen Neffen des bekannten Dichters. Bei uns in Deutschland beschäftigte sich die Öffentlichkeit zunächst wenig mit Andrée, aber in Fachkreisen gewann sein Plan immer mehr an Boden und überzeugte verschiedentlich selbst Männer, die sich anfänglich energisch dagegen ausgesprochen hatten.

Die Grundzüge von Andrées Ideen lassen sich etwa folgendermaßen zusammenfassen: Gegenüber den gewaltigen Naturmächten im Gebiet des ewigen Polareises erscheinen die bisher angewendeten Mittel der Forschung als unzulänglich. Es gilt daher, ein ganz neues, zu geographischen Entdeckungsreisen bisher noch niemals angewendetes Hilfsmittel, näm-

lich den Luftballon, einzuführen. Daß dies, trotz mannigfacher Projekte,*) noch nicht früher geschehen, liegt an zwei Umständen: erstens an der bisher mangelnden Lenkbarkeit des Ballons, der ja willenlos mit dem Winde schwimmt; zweitens an der bisher zu kurzen Dauer seiner Flugfähigkeit, welche durch den Gasverlust infolge von Diffusion durch die Poren des Ballonstoffes hindurch bedingt ist. In beiden Umständen liegt theoretisch nichts Unüberwindliches. Die mangelnde Lenkbarkeit läßt sich ersetzen durch eine bessere Kenntnis und Verwertung der Luftströmungen, die Diffusion vermindern durch Erzeugung einer dichteren Hülle; beide Punkte aber sind für die stetig fortschreitende Wissenschaft und Technik nur Fragen der Zeit und des Geldes.

Auf Grund alles bisher gesammelten meteorologischen Beobachtungsmaterials ist Andrée zu dem Schlusse gekommen, daß im Hochsommer, sobald kräftigere südliche Winde in Spitzbergen eintreten, was meist im Hochsommer zu geschehen pflegt, die Luftströmung über das Gebiet des Nordpols hinweg nach dem nördlichen Sibirien oder nach Alaska weht. Drei Wege sind für einen in Spitzbergen aufsteigenden Ballon

*) Näheres über diese bei Löwenberg: Die Entdeckungs- und Forschungsreisen in beiden Polarzonen. Leipzig und Prag 1886. Kap. VII.

am wahrscheinlichsten: entweder gerade nach Norden über den Pol nach Alaska, oder nahe am Pol vorbei nach dem östlichen Sibirien, oder endlich im Bogen nördlich um Franz Josephsland herum nach einem westlicheren Punkte Asiens; weniger Wahrscheinlichkeit hat ein vierter Weg nach Westen zu dem arktischen Archipel Nordamerikas. Nehmen wir für die zu benutzende Luftströmung eine mittlere Geschwindigkeit von 10 m in der Sekunde an — was den Beobachtungen zufolge nicht hoch angesetzt ist — so würde nach Andrées Berechnungen sein nicht frei, sondern in Schleppfahrt fliegender Ballon etwa 7 ½ m in der Sekunde zurücklegen, d. h. zu der längsten der genannten drei Strecken (3700 km) ungefähr sechs Tage brauchen. Mit einer Fahrgeschwindigkeit des Luftschiffes, welches am 24. November 1870 aus dem belagerten Paris aufstieg und nach 14 ¾ stündiger Fahrt am Livfjeld in Norwegen herunterkam — der weiteste bisher im Luftballon zurückgelegte Weg —, würde die Reise bis zum Pol sogar nur fünf oder sechs Stunden dauern und das ganze Polargebiet innerhalb 24 Stunden durchmessen werden. Andrées Ballon aber soll auf dreißig Tage flugfähig sein. Es wäre zwar denkbar, daß stationäre Luftwirbel die Fahrt verlängerten, doch wird die Dauer solcher nur wenige Tage betragen können, so daß innerhalb der dreißig

Tage eine Ankunft des Ballons in bekannten Gegenden durchaus wahrscheinlich ist.

Die große Kardinalfrage bei dem ganzen Unternehmen ist daher die: kann ein Ballon so lange fliegen? Thatsächlich hat bisher noch nie eine über eine auch nur annähernd entsprechende Zeit ausgedehnte Ballonfahrt stattgefunden. Die längste mir genau bekannte Dauer hatte die Fahrt der Herren Baschin und Berson vom 6. und 7. Juli 1894, welche mit dem „Phönix" in 18½ Stunden von Berlin bis nach Troldhelde in Jütland gelangten. Doch sollen, ebenfalls vor kurzem, zwei Franzosen, de Fonvieille und Mallet, eine fünftägige Ballonfahrt gemacht haben, bei der sie nachts ihren Ballon vor Anker legten und morgens wieder weiter fuhren. Andrée erklärt nun aber, nach eingehenden Untersuchungen und Prüfungen mittelst eines eigens hierfür erfundenen Apparates, einen Seidenstoff ausfindig gemacht zu haben, welcher alle seine Anforderungen so weit übertreffe, daß er sich sogar entschließen dürfe, die ursprünglich geplante Größe seines Ballons — um anderer Vorteile willen — von 6000 auf 4500 cbm Rauminhalt herabzusetzen. Andrée ist fest überzeugt, mit diesem Ballon, den Lachambre in Paris nach seinen Angaben erbaut hat, sich im Bedürfnisfalle einen ganzen Monat fliegend erhalten zu können. Da er nun nicht nur ein wohlge-

schulter Techniker, sondern auch ein langjähriger, erfahrener Aëronaut ist, der bereits eine größere Anzahl wissenschaftlicher Ballonfahrten ausgeführt hat, so verdient die Überzeugung des Mannes, der sein Leben dafür einsetzt, jedenfalls ein großes Maß von Vertrauen.

Am 7. Juni d. J. brach Andrée von Göteborg mit dem Dampfer „Virgo", Kapitän Stachau, auf. Mit ihm waren die beiden bereits genannten Freunde, welche an seiner kühnen Luftfahrt teilnehmen wollten, Prof. Dr. Niels Ekholm und cand. Strindberg. Das Personal der Virgo bestand zum größten Teil aus quasi Freiwilligen, Leuten, die schon das Kapitänsexamen abgelegt hatten und lediglich aus Interesse und Begeisterung für die Andréesche Unternehmung die Fahrt mitmachten. Außer anderen Gelehrten befand sich auch der berühmte Stockholmer Physiker und Chemiker, Professor Arrhenius, an Bord, um Studien über das Meerwasser in den Gewässern Spitzbergens auszuführen. Endlich hatte sich auch der Erbauer des Ballons, Herr Lachambre, angeschlossen, um die Füllung des Ballons an Ort und Stelle zu leiten.

Am 22. Juni langte die Virgo bei der Dänen-Insel an, und man begann sofort mit dem Bau der Ballonhalle. Die Errichtung eines solchen Bauwerks war eine besondere Schwierigkeit, da jedes Teilchen desselben aus der Heimat mitgebracht werden mußte; und doch war

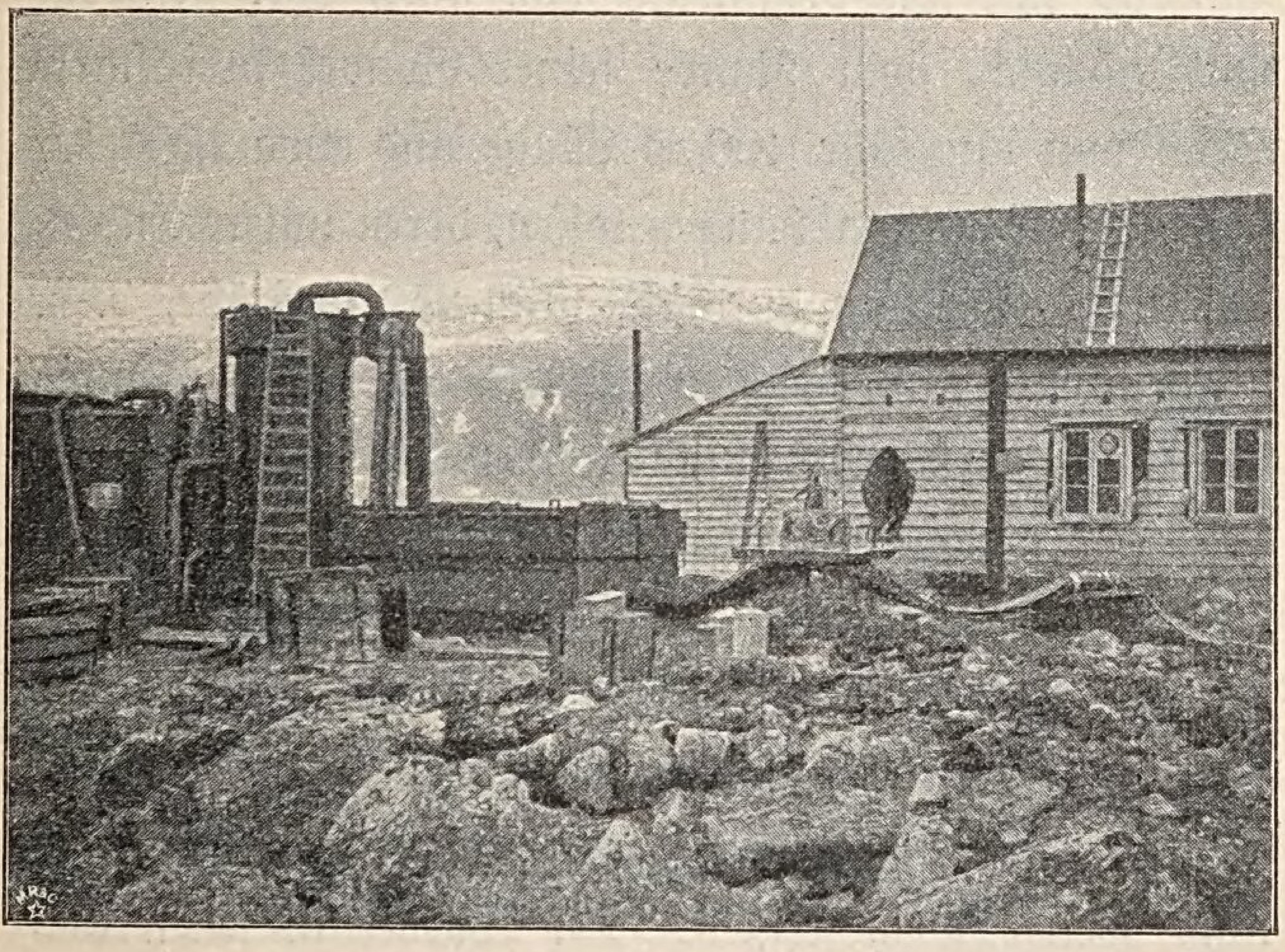
sie ein unbedingt notwendiges Hülfsmittel, damit der Ballon in Sicherheit vor jedem hinderlichen Winddruck darin gefüllt und bis zum günstigen Augenblick für die Abfahrt bereit gehalten werden konnte. Sie mußte auch auf schwierigem Terrain ohne Felssprengungen aufstellbar und doch im stande sein, einer Windstärke bis zu 25 m in der Sekunde zu widerstehen.

Wie eifrig und glücklich die Männer der Expedition in den wenigen Wochen auf der Dänen-Insel gearbeitet hatten, bewies der stattliche Anblick der vollendet vor uns stehenden Halle. Denn die Überdachung, aus deren Mangel wir auf ihre Unfertigkeit geschlossen hatten, war als unnötig aufgegeben worden. Diese Halle ist ein achteckiges Gebäude aus gehobelten Brettern, von 24 m Höhe und ungefähr 20 m Durchmesser. Das stützende Gerüstwerk, aus Balken, eisernen Zugstangen und Drähten gebildet, umgiebt die Wände von außen, denn im Innern dürfen sich keine Hervorragungen befinden, um nicht den in der Halle schwebenden Ballon irgendwo zu beschädigen. Der Boden der Halle ist ebenfalls aus Brettern gebildet, die ziemlich hoch über dem Felsboden liegen, sodaß alle Feuchtigkeit durch die breiten Fugen abfließt. Andrée erläuterte uns, wie ein großer Teil der Halle, etwa ihr nördliches Drittel, binnen drei Stunden niedergelegt werden kann, indem man die

Verbindung der einzelnen Tafeln, aus denen die Stockwerke bestehen, löst und dieselben einzeln herabwirft. So kann der Ballon frei nach Norden aus der Halle herausschweben. Der Standort des Gebäudes ist vortrefflich gewählt. Im Rücken, gegen Süden erhebt sich ein breiter Berg, der die für den Moment der Abfahrt gefährliche Kraft des Südwindes mildern wird; nach Norden dagegen ist der Weg frei, denn jenseits des Danes Gat findet sich nur noch eine ganz flache Moränenschutt-Halbinsel, ein Ausläufer der Insel Amsterdam, nördlich davon dehnt sich das freie Eismeer aus.

Als wir die Halle betraten, hatte man bereits seit nahezu 24 Stunden begonnen, den Ballon zu füllen. Das Wasserstoffgas, das dazu nötig war, wurde unweit der Halle, in der Nähe des Pike-Hauses, in großen Apparaten aus Schwefelsäure, die mit Meereswasser gemischt ist, und Eisenfeilspänen hergestellt und in seidenen Schläuchen zum Ballon geleitet. In diesen 24 Stunden waren von den 4500 cbm des Ballon-inhalts schon 1100 gefüllt. In mächtiger flacher Wölbung erhob sich der aufgeblähte Teil des gelblichen Ballons bereits über dem Boden. Besonders eindrucksvoll war der Anblick der riesigen Kugel von der oberen Galerie der Ballonhalle aus. Der Erbauer des Ballons, Lachambre, ein kleiner, zartge-

bauter Herr, war ebenfalls anwesend und erklärte uns die Bauart des Ballons, der in seinen oberen Teilen aus vierfach, in seinen unteren aus dreifach zusammengelegter feinster chinesischer Seide hergestellt ist. Die einzelnen Lagen sind durch einen Klebestoff hydraulisch verbunden worden.



Es ist bewundernswert, wie jede Einzelheit am Ballon, der Halle, der Gondel genau überlegt und für jede Eventualität der Reise Vorsorge getroffen worden war. Da fühlten sich z. B. die Seile des Netzes fettig an. „Gewiß", sagte Andrée, „sie sind eingefettet, damit sie nicht im Regen oder Nebel Wasser anziehen und dadurch das Gewicht des

Ballons vermehren. Aus gleichen Gründen sind die Schleppseile, die noch draußen vor der Halle am Boden liegen, in Fett abgekocht."

Wir wandern mit Andrée hinaus zu den erwähnten Seilen und betrachteten sie mit besonderem Interesse, denn sie stellen ja eine der wichtigsten Einrichtungen des Ballons und die originellste von allen vor. Andrée will nämlich vom Rande seiner Gondel drei starke Seile von ungefähr 400 m Länge und etwa 1000 kg Gesamtgewicht herabhängen lassen, deren untere Enden, da er die Fahrt in durchschnittlich 250 m Höhe, d. h. unterhalb der niedrigsten Wolken und über den in diesen Gebieten meist nicht hohen Schichten des Nebels — halten will, ungefähr 150 m lang am Boden nachschleifen werden. Sie sind aus Kokosfaser gebildet, damit sie im Meere schwimmen, und an den unteren Enden mit schwachen Stellen versehen, damit sie bei der Einklemmung an geeigneter Stelle und nicht weiter oben reißen. Da Wälder in jenen Gegenden fehlen und auch die Felsen sehr glatt zu sein pflegen, so beschränkt sich diese Gefahr auf die Eisspalten. Diese wiederum sind wenigstens im Innern größerer Eisfelder selten. Die auf den ersten Anschein befremdliche Einrichtung der Schleppfahrt hat folgende wertvolle Vorteile. Ein großer Übelstand bei den bisherigen freien Ballonfahrten ist der, daß man die ge=

wünschte Fahrthöhe nur innehalten kann, indem man beim Steigen des Ballons Gas ausläßt, beim Fallen Ballast auswirft. Beides sind unterwegs unersetzbare Güter, und ihr allmählicher Verlust ist mit ein Hauptgrund der kurzen Dauer der bisherigen Fahrten gewesen. Andrées Schleppseile wirken nun als sich selbst regulierender und unverlierbarer Ballast. Denn gesetzt den Fall, der Ballon wollte — infolge von größerer Erwärmung des Gases durch Sonnenbestrahlung — höher steigen, als er soll, so muß er mehr und mehr von den schweren Seilen vom Boden hochheben, d. h. er vermehrt selbstthätig seinen Ballast soweit, bis das Gleichgewicht wiederhergestellt ist. Umgekehrt, wenn er sinken will — infolge von Abkühlung bei bedecktem Himmel —, so vermindert er von selbst seine Last, indem die über dem Boden schwebende Länge der Seile geringer wird.

Die Schleppseile haben aber noch einen zweiten Zweck. Die bisherige völlige Unlenkbarkeit eines gewöhnlichen Ballons beruht, wie man weiß, darauf, daß er, wie etwa ein im Wasser treibender Kork, in und mit der Luft, in vollständiger relativer Unbeweglichkeit ihr gegenüber, dahinschwimmt. Die Reibung der Schleppseile an Andrées Ballon verlangsamt nun dessen Fahrt, so daß jetzt die Luft, schneller als er selbst sich bewegend, an ihm vorüberfließt. Nunmehr

befindet sich der Ballon nicht mehr in der Lage jenes treibenden Korkes, sondern ungefähr in der eines Schiffes vor dem Winde. Wie an diesem, so streicht auch an dem Ballon der Wind vorbei und wird auf etwaige an demselben angebrachte Segel einen Druck ausüben, den man mit Hülfe gewisser Vorrichtungen zum Steuern verwenden kann. Befestigt man ohne solche Vorrichtungen an dem Ballon ein Segel, so bleibt dieses nutzlos, denn der Ballon wird sich von selbst so drehen, daß die Fläche dieses Segels senkrecht zur Windrichtung steht. Könnte er sich aber nicht so drehen und träfe der Wind somit schräg auf die Segelfläche, so ist es klar, daß der Ballon je nach der Größe des Treffwinkels aus der Windrichtung abgedrängt werden müßte. Der mit Schlepptau fliegende Ballon wird nun in der That dadurch an der freien Drehung verhindert, daß die drei Schleppseile, am obersten Ende zu einem vereinigt, an dem fest mit dem Ballonnetz verbundenen Tragring der Gondel angebracht werden, und zwar so, daß der Ansatzpunkt dieser Seile vermittelst einer sinnreichen, leicht zu handhabenden Vorrichtung an diesem Tragring hin und her geschoben werden kann. Der Zug, welchen die am Erdboden nachschleifenden schweren Schleppseile ausüben, sorgt dafür, daß ihr Ansatzpunkt an diesem Ringe während der Fahrt stets der hinterste Punkt desselben bleibt. Da man diesen

Ansatzpunkt aber, wie bemerkt, willkürlich verschieben kann, so kann man die Stellung des Ringes und damit des mit ihm fest verbundenen Ballons willkürlich verändern. Bringt man nun an diesem Ballon Segelflächen an, die ebenfalls unbeweglich mit dem Ballon verbunden sind, so wird man diese in verschiedenen Winkeln gegen die Windrichtung einstellen und in denselben erhalten können. Andrée hat derartige Ballonfahrten mit Segeln und Schleppseilen bereits ausgeführt. Auf einer solchen hat er sogar die Ostsee von Stockholm nach Finnland überflogen und dabei den Kurs seines Ballons innerhalb eines Winkels von je 25 und 27 Grad nach rechts und links aus der Windrichtung ablenken können. Der schwedische Forscher führte in London, um zu zeigen, welche Bedeutung diese Abweichung haben könne, folgendes Beispiel an: Angenommen, ich reise mit einem Winde, welcher von Cork in Süd-Irland über Hull nach Kopenhagen bläst. Ein frei fliegender Ballon könnte dabei nur diejenigen Punkte berühren, die genau auf der geraden Linie zwischen diesen Orten liegen; bei einer Ablenkbarkeit um 27° von der Windrichtung würde es aber schon möglich sein, beliebig entweder von Cork über London nach Brüssel, oder über Edinburg nach Bergen in Norwegen zu fahren, beziehungsweise alle dazwischen gelegenen Orte zum Ziel zu wählen!

Nun war der Ballon „Svea", den er damals benutzte, viel kleiner als sein jetziger Polarballon. An diesem bringt Andrée im Verhältnis zum Umfang des Ballons doppelt so große Segel von insgesamt 83 Quadratmeter Fläche und entsprechend schwerere Schleppseile an und wird deshalb ohne Frage die Abweichungsfähigkeit noch erheblich vergrößern. Bei längerer Fahrt ist das schon geeignet, bedeutende Resultate zu erzielen, beispielsweise den Ballon, wenn der Wind ihn nur nahe am Pol vorüberführen will, thatsächlich über diesen Punkt zu lenken, oder der immerhin möglichen, wenn auch nicht wahrscheinlichen Gefahr zu begegnen, durch die Beringstraße in den großen Ozean hinausgetrieben zu werden.

Endlich gewähren die Schleppseile auch ein bequemes Mittel zur Abschätzung der Fahrtgeschwindigkeit, indem man vom Ballon aus beobachtet, in welcher Zeit eine durch Zeichen markierte Strecke der schleifenden Seilenden von 50 oder 100 m an einem festliegenden oder schwimmenden Gegenstand der Erdoberfläche vorübereilt. Auch das ist von hohem Werte, denn die genaue Ortsbestimmung wird in jenen Gegenden, wo man die Bedingungen des Verhaltens der Kompaßnadel noch so wenig kennt, einer der schwierigsten Punkte sein.

Während wir noch mit Andrée an den mächtigen Schleppseilen stehen, die ausgebreitet über den Steinen

des Ufers liegen, macht jemand die Bemerkung, daß sie ja verschieden lang seien.

„In der That“, erwidert unser Führer, „und das hat seinen wohlerwogenen Zweck. Wenn die drei Seile neben einander von der Gondel herabhängen, liegt die Gefahr nahe, daß sie sich verwickeln; durch die verschiedene Länge



wird dies aber verhindert. Denn das größte von ihnen schleppt mit dem längsten Stück am Boden, hat infolgedessen die stärkste Reibung und wird am meisten nach hinten gezogen. Das nächstkürzere wird wegen geringerer Reibung unter steilerem Winkel herabhängen, das kürzeste am steilsten. Die drei Seile wandern somit nicht neben- sondern hintereinander über die Erde.“

Indem Andrée diese Erklärung abgab, merkte man an seinem befriedigten Lächeln recht wohl, welche Freude er selbst an der hübschen Lösung dieser kleinen Schwierigkeit fand; und in der That war sie typisch für eine Menge ähnlicher kleiner und großer Erfindungen für diesen Ballon, die alle größte Zweckmäßigkeit mit größter Einfachheit verbinden.

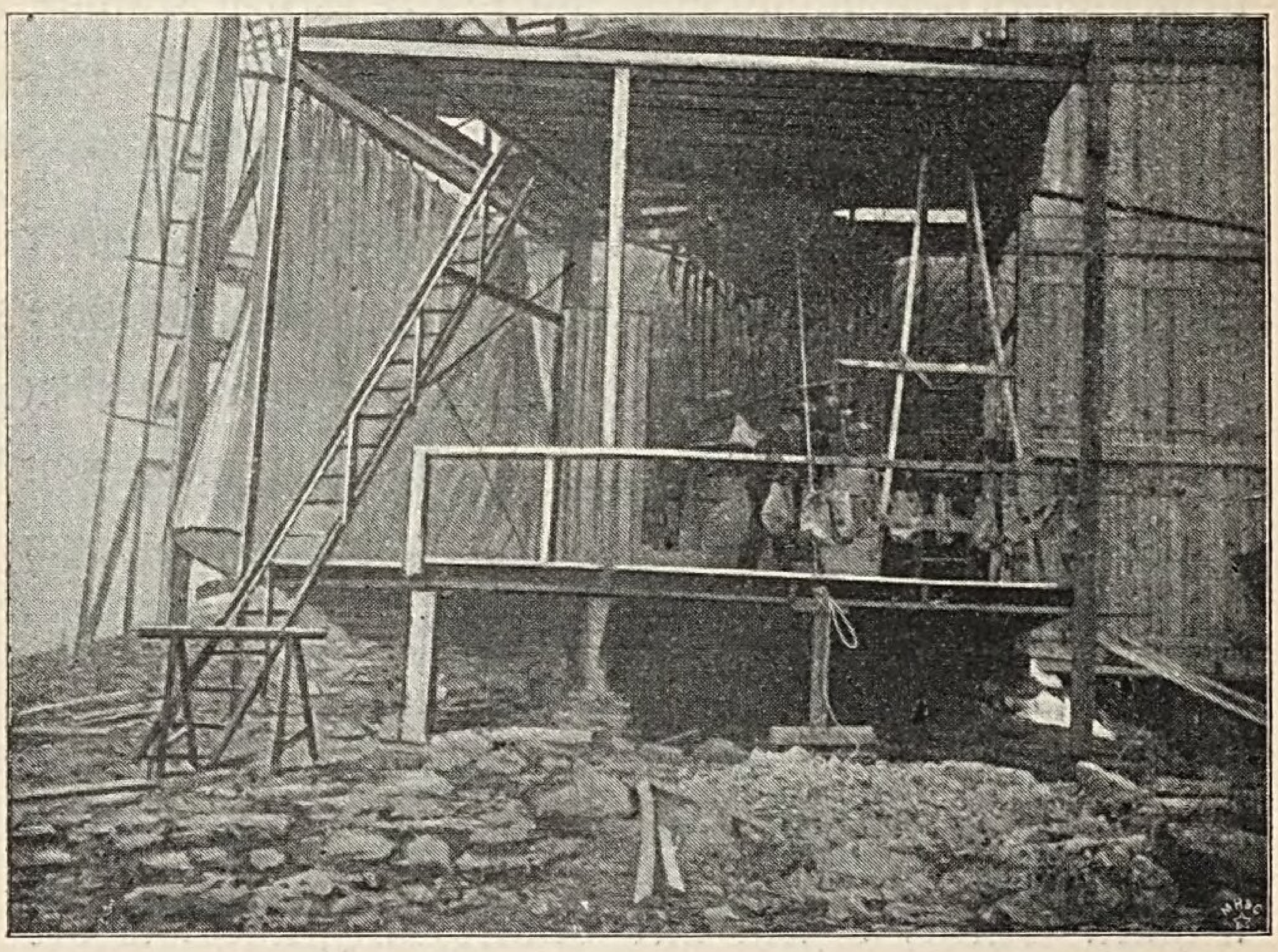
So zeigte Andrée uns in der Halle z. B. verschiedene für die Landung des Ballons bestimmte Anker, bei denen durch eine eigenartige Vorrichtung der plötzliche Ruck beim Festfassen des Ankerhakens am Erdboden in eine gefahrlose Reibung des Ankertaus übertragen wird. Alles Eisen und Stahl muß wegen der Rücksicht auf die Magnetnadel vom Ballon verbannt bleiben, es war daher durch eine nach verschiedenen Prüfungen von Andrée eigens hergestellte Aluminiumbronze ersetzt worden. Da sahen wir ferner mehrere buntgefärbte Schwimmer in Gestalt großer Birnen mit einem Fähnchen an der Spitze. Sie waren bestimmt, Nachrichten aufzunehmen und unterwegs von dem fliegenden Ballon mittels einer am Boden sich von selbst auslösenden Leine herabgelassen zu werden. Sie waren so konstruiert, daß sie das Eis infolge ihres elastischen Baues nicht zu zerdrücken vermochte, und daß sie, sobald die Pressung nachließ, ihre frühere Gestalt wieder einnehmen mußten. Da war die große

Seidenkappe, die über den obersten Teil des Ballons, noch außerhalb des Netzes gezogen werden sollte, damit sich kein lastender Schnee in die Maschen setzen konnte. Da war auch der berühmte Kochapparat, den der Ingenieur Göransson für seinen Freund erfunden, damit unterwegs dieser nicht, wie ursprünglich beabsichtigt war, nur kalt zu speisen brauche. Weil Andrée nämlich der Feuersgefahr wegen kein Zündholz an Bord der Gondel führen will, so hängt vom Boden derselben eine Leine herab und an dieser ein Spirituskochapparat, der durch eine geschickte Vorrichtung 15 m tief unter der Gondel entzündet werden kann. Mittels eines Spiegels beobachtet man von Bord aus, ob die Flamme brennt oder nicht, und durch einen Gummischlauch bläst man sie aus, ehe die fertige Speise zur Gondel hinaufgezogen wird.

Das Boot, welches die Reisenden für den Fall, daß sie in unwirtlichen Gegenden herunterkommen, mit sich nehmen sollten, besteht aus demselben Zeuge wie der Ballon und wiegt nur 40 kg, kann aber außer der Besatzung der Gondel noch 300 kg Ladung: Instrumente, Proviant und Munition, tragen. Ebenso gehört ein sehr leichter Schlitten zur Ausrüstung der Expedition.

Für den Fall einer plötzlichen Beschädigung des Ballons während der Fahrt und eines trotz der

Schleppseile gefährlich raschen Sinkens war noch eine große Anzahl leichterer Ballastleinen bestimmt, die ringsum die Gondel herum etwa 50 m herabhängen sollen, damit die plötzliche Erleichterung, die eintritt, sobald sie den Boden erreichen, den Sturz des Ballons mildert.



Nicht in der Ballonhalle selbst, sondern vorläufig noch in einem kleinen offenen Nebenraum, wurde die Gondel montiert. Erst in den letzten Stunden vor der Abfahrt sollte sie am Tragring des Ballons befestigt werden. Ihre Befestigung ist eine derartige, daß sie im Notfall mit einem einzigen Handgriff gelöst werden kann. Sie besteht aus Korbgeflecht, mit

einem Deckel versehen, und ihr Raum ist sehr geschickt verteilt; er enthält Schlafplätze für zwei Personen, obwohl im allgemeinen nur immer eine schlafen wird. Andrée war sogar so liebenswürdig, den anwesenden Zuschauern in der Gondel etwas vorzuschlafen. Daneben enthält die Gondel Platz für die Bibliothek und für Gerätschaften und Instrumente. Die wichtigsten dieser Instrumente befinden sich auf dem Dache der Gondel, welches von einem Geländer umgeben ist.

So war in bewunderungswürdiger Weise alles Erdenkbare gethan, um den Bedürfnissen dieser eigenartigen Unternehmung entgegenzukommen und den Gefahren im voraus zu begegnen. Es ist klar, daß die letzteren namentlich am Anfang und am Ende der Expedition liegen, d. h. beim Aufstieg und Abstieg und bei der sich vielleicht daran anschließenden Reise durch unbewohnte Gebiete.

Die Fahrt selbst, wenn sie glücklich von statten geht, ist, wie jeder weiß, der sich einmal um Ballonfahrten gekümmert, die sanfteste und ruhigste, die der Mensch überhaupt erfunden hat. So lange der Ballon fliegt, existieren für ihn die Mehrzahl der furchtbaren Gefahren und Mühsale aller sonstigen Polarfahrten gar nicht. Weder Eispressungen, noch Spalten, noch Schneeverwehungen, weder offene Meereskanäle noch Eiswände, weder Walrosse noch Eisbären u. s. w.

können die Reisenden gefährden. In andauerndem Tageslichte, in wahrscheinlich sehr gleichmäßigem Wetter, vollzieht sich um diese Jahreszeit die Fahrt, keine Nacht unterbricht die Beobachtungen, und der hohe Standpunkt der Forscher gewährt ihnen für ihre Aufnahmen überdies einen Gesichtskreis, wie ihn noch keine andere Expedition haben konnte. Auch eine allzu hohe Kälte ist in der Hochsommerzeit, wo die Sonnenwärme Tag und Nacht vom Himmel herniederströmt, nicht zu befürchten.

Abwechselnd soll einer der drei Insassen des Ballons schlafen, während die anderen wachen. Beabsichtigt ist in wissenschaftlicher Hinsicht vor allem eine Aufnahme des überflogenen Gebietes, sowohl zeichnerisch mittels des Kompaß und astronomischer Ortsbestimmungen, wie ganz besonders durch die Photographie. Ferner aber sollen ununterbrochene Beobachtungen über Luftbewegungen, Temperatur und Luftfeuchtigkeit, Meeresströmungen, Eisverhältnisse und soweit als möglich über erdmagnetische Erscheinungen angestellt werden. In allen diesen Wissenschaftszweigen ist ja selbst die kleinste Notiz aus so hohen Breiten von ungemeinem Werte.

Ich denke, es wird dem Leser aus den vorstehenden Schilderungen soviel wenigstens unzweifelhaft geworden sein, daß es sich bei Andrées vielbesprochenen

Plänen nicht um eine bloße phantastische Tollkühnheit handelt, sondern daß hier ein ernster, durchaus kundiger Mann mit jahrelangem Eifer und schöpferischer Erfindungskraft, alle Mittel der modernen Technik zusammenfassend, das Werk bis ins einzelne vorbereitet hat; und ebenso, daß auch, was die Zwecke betrifft, nicht eine kecke Sportleistung beabsichtigt wird, sondern eine in jeder Hinsicht ernst zu nehmende Forschungsreise, an deren Gelingen die Wissenschaft das höchste Interesse hat. Gewiß liegt ein großer Teil des Plans jenseits der Grenzen aller zahlenmäßigen Berechnung, gewiß beruhte die freudige Zuversicht Andrées zum großen Teil auf wagemutigem Glauben und beruht auch noch heute, unerschüttert durch den diesjährigen Mißerfolg, darauf. Aber auch das ist gut, ohne das ist noch nie ein echter Mann der That erschienen; der bloße kühle Rechner wird niemals einer der großen Pfadfinder der Menschheit werden, und es ist ein Wort voll tiefer Weisheit, daß dem Mutigen die Gottheit hilft.

Nachdem wir alle Einrichtungen der Ballonhalle gründlich studiert und auch die Wasserstoffapparate besichtigt, statteten wir auch den Brieftauben, die Andrée mitgenommen und einstweilen in Pikes Hause untergebracht hat, einen Besuch ab. Taubenwärter spielte ein namhafter Journalist, der als Vertreter des

Stockholmer „Aftonbladet" die Expedition nach Spitzbergen begleitet hat. Das „Aftonbladet" sollte die Taubenbotschaften zuerst veröffentlichen. Sie bewährten sich aber anscheinend nicht in der erwarteten Weise; es war bisher keine von denen, die man versuchsweise hatte fliegen lassen, nach Norwegen zurückgekehrt. Allerdings liegt die Erkärung hierfür nahe. Die belgische Taube war erstens überhaupt nicht an das Klima gewöhnt, zweitens trug sie damals gerade ihr Sommerkleid, das noch weniger für arktische Temperaturen geeignet ist. Nun pflegt die Taube, wenn sie losgelassen ist, zunächst in größere Höhe hinaufzusteigen und dann mit einer Geschwindigkeit, welche die unserer schnellsten Eilzüge bekanntlich bisweilen übertrifft, dahinzusausen. In den polaren Gebieten wird in jenen Höhen schon an sich eine eisige Temperatur herrschen, deren Wirkung durch die rasche Durchschneidung der Luft noch verstärkt wird. Die Taube wird also wohl bald erstarren und ins Meer stürzen. Gesetzt den Fall, sie erreicht die Bäreninsel, um sich dort niederzulassen, so ist sie erst recht verloren, denn jenes Eiland wimmelt von Raubzeug, das sich sofort über die Erschöpfte herstürzen wird. —

Zu Mittag besuchten uns Andrée und Strindberg auf dem „Erling Jarl". Auch Prof. Arrhenius kam zu uns an Bord. Diesen verband zufällig eine alte

und herzliche Freundschaft mit unserm Prof. Kahlbaum, und beide feierten hier ein merkwürdiges, aber um so herzlicheres Wiedersehen. Natürlich war Andrée vor allem der Mittelpunkt der Damen, welche ihn mit Blumen, die wir noch von Hammerfest aus an Bord hatten, beschenkten und sich dafür Autogramme geben ließen. Sehr eindrucksvoll in aller Einfachheit war die kleine Rede, mit der er unsere Bewillkommnung erwiderte. Er dankte, bat, seine Grüße nach Europa mitzunehmen, und betonte das schöne internationale Interesse an der Polarforschung, das uns hier hinaufgeführt habe, und die Völker verbindende Kraft der Wissenschaft.

Alles in allem waren wir, als er uns für heute verlassen, einig darin, daß der tapfere Schwede ein ganzer Mann sei, voll Klarheit, Ernst und sicherer Ruhe, eine Persönlichkeit, die einem imponieren konnte, und der man zugleich gut sein mußte.

Unsere Stimmung war noch ganz besonders freudig erregt, als anscheinend für das Wetter günstige Aussichten herrschten. Denn da bisher Nordwinde geweht hatten — was Andrée für die Zeit, wo er mit seinen Vorrichtungen noch nicht fertig war, sehr begrüßt hatte —, und da heute Windstille eingetreten war, so erhoffte man für die nächsten Tage den Beginn der erforderlichen Südwinde.

Noch war allerdings die Füllung des Ballons zu vollenden und mancherlei an ihm zu ordnen, auch wollte Andrée gern den gefüllten Ballon erst ein paar Tage in der Halle beobachten und etwaige Mängel beseitigen, ehe er sich und seine Freunde ihm anvertraute. Wir beschlossen daher, morgen den „Virgo-

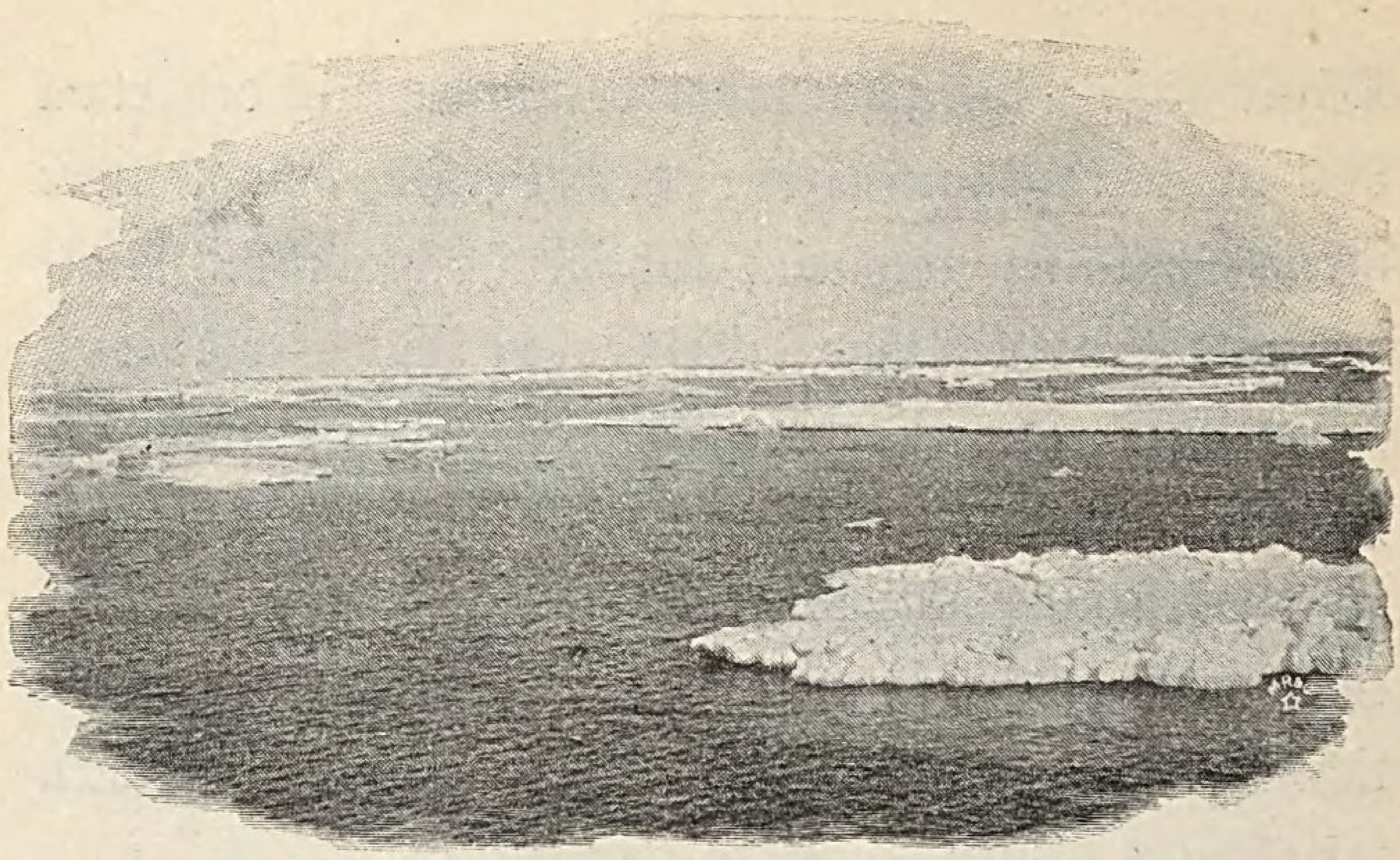


Hafen" zu verlassen und einen Vorstoß bis zum Rande des Polareises im Norden von Spitzbergen auszuführen.

Am Nachmittag des ereignisreichen ersten Tages, den wir auf spitzbergischem Boden erlebten, unternahm ich mit Wieland und Niemeyer, tüchtigen Alpinisten, eine Besteigung des höchsten Gipfels der

Dänen-Insel, die zwar nicht der unbedeutenden etwa 300 m betragenden Höhe des Berges, wohl aber ihrem Charakter nach eine richtige Hochtour mit Rucksack und Eispickel war. Von oben hatten wir einen freien Blick nach Norden über die dunkelblaue See, jedenfalls weit über den 80. Grad hinaus, und doch war noch keine Andeutung vom Polareise zu sehen; nur einen hellen Schein am äußersten nördlichen und westlichen Horizonte durften wir vielleicht als den berühmten „Eisblink" deuten.

Das Innere der Dänen-Insel und der Rand des im Süden vorgelegten Hauptlandes von Spitzbergen, soweit es sichtbar wurde, zeigte sich hier nicht als ein mit Inlandeis bedecktes Plateau, sondern bot wiederum überraschend genau den Anblick einer Hochalpenlandschaft mit allen Eigentümlichkeiten, zackigen Spitzen, verschneiten Graten, Firnfeldern und Gletschern dar, alles strahlend in sonnenbeleuchtetem Schneeglanz unter einem fast italienisch blauen Himmel und bis an die Grenze des ewigen Schnees hinabgetaucht in ein tiefblaues Meer.



Am ewigen Eise.

Am Vormittag des 25. Juli verließen wir die Dänen-Insel, unter Hurra, Hüteschwenken und Wiedersehensgruß von seiten Andrées und seiner Genossen, und gewannen wieder die offene See. Noch einmal nahm der „Erling Jarl“ seinen Kurs nach Norden, entschlossen, ihn diesmal fortzusetzen, so lange nicht eine höhere Macht als unser Wille uns geböte: „Bis hierher und nicht weiter!“

Ich bemerkte bereits, daß die südliche Grenze des Treibeises, d. h. des frei auf dem Polarmeere gebildeten und auf ihm schwimmenden Eises, infolge des

Golfstroms im Hochsommer bei Spitzbergen soweit gegen Norden zurückweicht, wie nirgends sonst auf der Erde. Diese sommerliche Grenze läuft durchschnittlich von der Südspitze Grönlands, ungefähr parallel der Küste dieses Landes, nach Norden, biegt dann etwa vom 70. Grade ab diagonal hinüber zur Nordküste Spitzbergens, zieht nahe um diese herum und erreicht sie in ihrem östlichen Teile. Sie begleitet die Ostküsten Spitzbergens bis nahe an ihr Südende und wendet sich dann ungefähr zwischen dem 76. und 78. Parallel nach Osten. (Die winterliche Eisgrenze dagegen schließt ganz Island mit ein, erreicht sogar bisweilen die Faröer und zieht südlich von Spitzbergen und der Bäreninsel zum weißen Meere.)

Wir hatten nun schon in der „Virgo-Bucht" erfahren, daß nach Mitteilungen von Robbenfängern die Eisverhältnisse dieses Jahr für einen Vorstoß nach Norden ungewöhnlich günstig seien. Selbst die „Sieben Inseln", die nördlichsten Vorklippen des spitzbergischen Archipels, sonst stets von Eis umstarrt, wären in diesem Sommer frei geworden. So sahen wir denn mit der kühnen Hoffnung in die Zukunft, nicht nur den achtzigsten Grad zu erreichen, wie es im Reiseprogramm gestanden hatte, sondern noch erheblich darüber hinaus zu gelangen.

Als die beschneiten Felswände der Amsterdam-

Insel an uns vorübergeglitten waren, als auf der Höhe von Hackluyts Headland die Küste Spitzbergens nach Osten umbog und in unsichtbare Fernen sich verlor, und als nun wiederum frei und grenzenlos das offene Polarmeer vor uns lag, da ergriff einen jeden auf dem Schiffe, auch diejenigen, die sonst nicht das mindeste Verständnis für geographische Fragen besaßen, ein brennendes Interesse an der Gewinnung einer möglichst hohen Nordbreite. Auch unseren norwegischen Schiffsoffizieren teilte sich dieser Ehrgeiz mit, und Kapitän Lund erklärte, er würde auf Verlangen sogar — bis zum 100. Parallel fahren!

Wenn ich früher einmal bemerkte, daß nicht Bade, sondern Lund der technische Führer des Schiffes war, so muß doch bedacht werden, daß für den letzteren wie für seine Offiziere diese polare Welt ganz ebenso neu war wie für uns. In den Gewässern Spitzbergens mußte daher Bade als alter Kenner derselben und alter Polarschiffer häufig dem Schiffsführer zur Seite stehen. So standen auch heut beide Kapitäne gemeinsam auf der Brücke und spähten mit den Gläsern eifrig nach dem Horizont, der uns das Eis bringen sollte.

Wunderschön war das Wetter, kein Lüftchen regte sich über der dunklen Meeresfläche, die Sonne schien blendend vom klaren Himmel hernieder. Spitzbergen,

dieses Nordland κατ' ἐξοχήν, lag jetzt für uns im Süden! Binnen kurzem hatten wir den 80. Parallel erreicht, aber ohne besondere Beachtung überschritten wir das stolze Ziel, dessen Begriff sonst das Herz des Geographen mit ehrfürchtigem Schauer erfüllt.

Auf der englischen Seekarte ist die durchschnittliche Lage der sommerlichen Eiskante auf dem Meridian der Amsterdam-Insel in ungefähr 80° 25′ n. Br. angesetzt. Wir hatten auch diese bereits überschritten, und noch immer war nichts vom Eise zu sehen. Unsere Freude wuchs; jede über den 80. Grad hinaus gewonnene Bogenminute bedeutete ja einen Triumph.

Plötzlich ging eine lebhafte Bewegung durch die vollzählig auf Deck versammelte Gesellschaft.

„Das Eis kommt!"

Alle Gläser richteten sich zum Meeresrande. Da schwamm es, zuerst nur ganz vereinzelt, hier und da ein winziges Etwas, eine einzelne Scholle, als feine kleine Silhouette gegen den Himmel abgezeichnet.

Nach einer Viertelstunde aber wurde das Bild deutlicher, die Schollen kamen näher, sie lösten sich vom Horizonte los und glitten in die Meeresfläche hinein, so daß sie jetzt weiße Pünktchen im flutenden Blau waren. Langsam segelten sie auf uns zu — anscheinend wenigstens, denn in Wahrheit waren wir

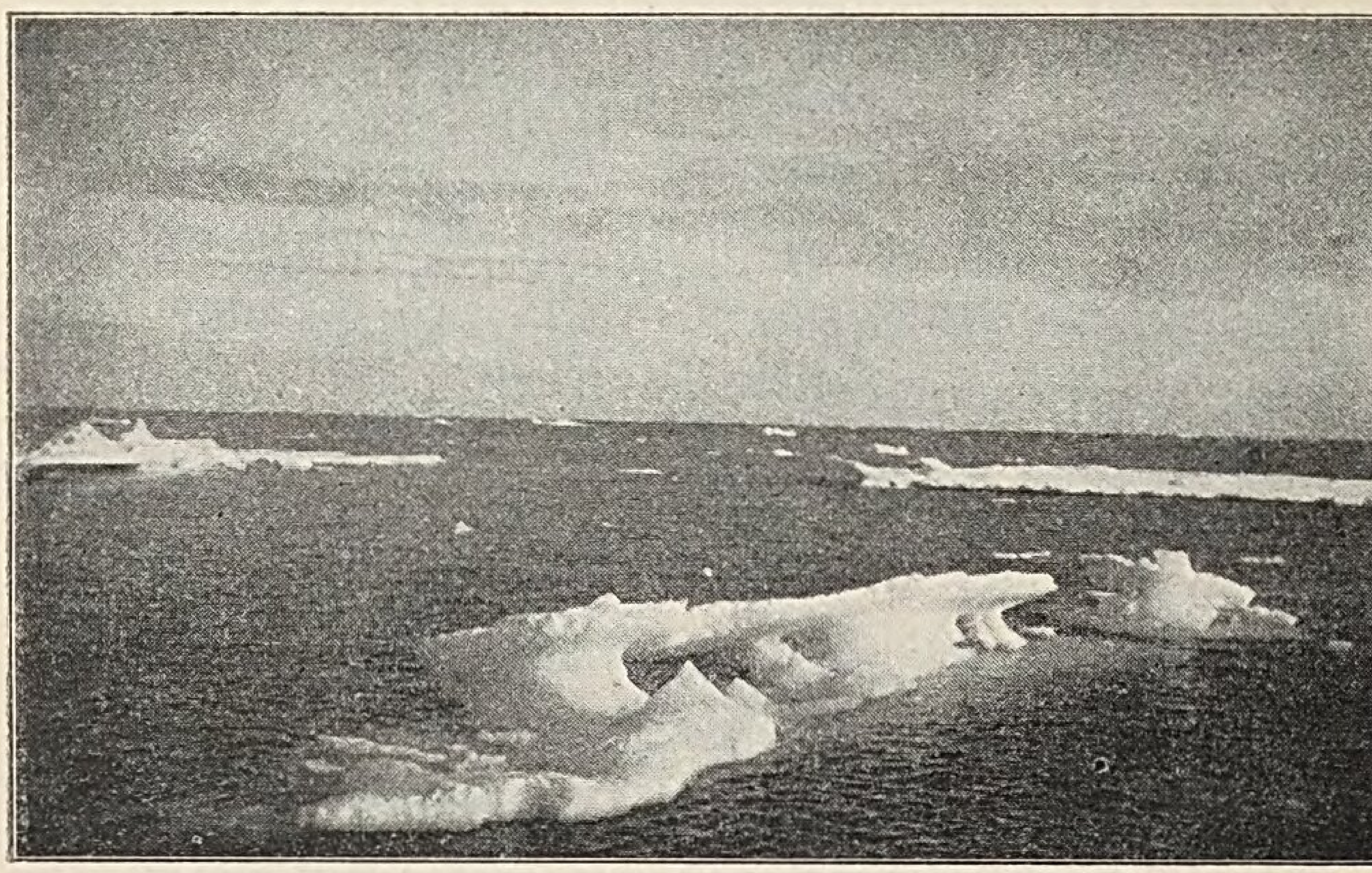
es ja, die sich ihnen näherten. Es wurden ihrer mehr und immer mehr; den einzelnen Vorposten des gewaltigen Heeres folgten Plänklerscharen, und jetzt gewahrten wir durch das Glas auch das Gros der Armee selbst, denn die Linie des Horizonts war nun im ganzen Norden, und bald auch im Westen, nicht mehr glatt, sondern sägeförmig ausgezackt von den übereinandergeschobenen Massen des festen Packeises. Eine wachsende Erregung bemächtigte sich aller Gemüter, denn die Fremdartigkeit des Anblicks dieser mitten auf vorher offenem Meere heranschwimmenden Gebilde packte auch den nüchternsten Beobachter. Man wünschte eifrig, das langersehnte Eis aus der Nähe zu sehen, und andererseits wieder verwünschte man es, um noch höher gegen den Pol vordringen zu können.

Ungefähr unter $80\frac{1}{2}^{0}$ Nordbreite befanden wir uns, als die ersten Eisbrocken an dem Schiffe vorüberschwammen und mit Jubel begrüßt wurden. Seltsame Gestalten waren es, aus morschem Eis bestehend, das vom Wasser zu den merkwürdigsten Bildungen zerfressen war. Man begegnet auf dem Meere im Norden Spitzbergens keinen eigentlichen Eisbergen, wie sie von den Gletschern Grönlands kommen und durch die Polarströmung in riesiger Größe und phantastischen Formen oft bis weit in die gemäßigten Breiten des

atlantischen Ozeans hinabgeführt werden. Die Eisschollen hier lassen vielmehr deutlich erkennen, daß sie rein auf dem Meere selbst gebildet werden, und wenn sie auch oft von erheblicher Dicke sind, so erreichen sie doch vertikal niemals derartige Dimensionen, daß man sie als Berge bezeichnen könnte; es sind nur zerbrochene und zerspülte Eisfladen. Man hat diese Erscheinung von je als ein Anzeichen dafür betrachtet, daß hier noch auf mehrere Grade ins Unbekannte hinaus freies Meer und kein Land mit Gletschern sich befinde. Bekanntlich hat die Reise des „Fram" diese Vermutung neuerdings bestätigt.

Allmählich scharten sich die Schollen dichter um unser Schiff, und die Formen wurden immer bizarrer. Bekanntlich ist das Eis nur wenig leichter als Wasser, so daß von einem Eisstück bei weitem der größere Teil, etwa $^6/_7$, unter Wasser schwimmt. So schaute auch von diesen Eisschollen nur der oberste Teil aus dem Wasser heraus. An den über die Meeresoberfläche auftauchenden Wänden hatte die Brandung erfolgreich genagt, so daß der heraussteherde Teil der Scholle kleiner geworden war als der untergetauchte Sockel. Dieser pflegte dicht unter der Oberfläche des Meeres horizontal abgeschliffen zu sein und schwamm als eine in wunderschönem Smaragdgrün durch das Wasser schimmernde Platte daher. In wunderlichen

Gestaltungen war dann das obere Eis ausgehöhlt, sodaß die überall wiederkehrende Grundgestalt etwa die einer tisch- oder pilzartigen Bildung war, welche auf jener grünlichen Platte über das Wasser emporwuchs. Die Variationen dieser Grundform waren aber unerschöpflich. In der Ferne gab die Phantasie den trei-



benden Blöcken mit Leichtigkeit die mannigfaltigsten Deutungen. Da schiffte Lohengrin mit dem Schwan vorüber, dort ein Dreimaster mit Segeln, anderswo glich die Form der Scholle den Trümmern einer alten Ritterburg. In der Nähe sah man die von der Brandung ausgespülten, oft im wundervollsten Lasurblau schimmernden Eishöhlen, in denen das Meerwasser trotz der Ruhe der See mit klatschendem Strudeln aus

und ein pulsierte. Häufig hatte sich auch die Gleichgewichtslage der Scholle durch Abschmelzungen verschoben, sie war schräg aufgekippt und in dieser Lage von neuem durch die Brandung zu noch verwickelteren Formen zerfressen worden. Einige wenige Schollen, jedenfalls aus übereinander geschobenen und zusammen gefrorenen Eisfladen entstanden, überragten den Bordrand unseres Schiffes, aber nur unbedeutend; mehr als fünf bis sechs Meter erreichte keine der von uns beobachteten Formen.

Wir schwammen nun mitten in dem losen Treibeise, und zeitweilig stieß auch unser „Jarl" mit dumpfem Krach gegen eine Scholle, so daß sie entweder zerbarst oder sich mürrisch langsam, gurgelnd und knirschend zur Seite wälzte. Schließlich aber kamen wir an den Rand des festliegenden Eises. Doch war auch dies keine ununterbrochene Fläche, soweit wir dort sie überschauen konnten, sondern immer noch entdeckte das Auge Wasserspiegel dazwischen; erst in der letzten Ferne türmte und packte sich das Eis zu höheren und anscheinend geschlosseneren Massen empor. Wir standen also am Rande des Packeises, jener ewig undurchdringlichen Schranke für die freie Schiffahrt. Nach Osten jedoch war noch freies Wasser, und dort wich der Eisrand auch noch sichtlich weiter gegen Norden zurück. So fuhren wir denn gegen Nordost. Ein

Recordfieber, um so zu sagen, hatte das ganze Schiff erfaßt. Alles war in Aufregung über jede Seemeile, die gewonnen wurde.

Mehrfach streckte der Eisrand lange zungenförmige Halbinseln nach Osten vor. War dann das Ende einer solchen festliegenden Eisfladenmasse umfahren und dehnte sich dahinter wieder eine mächtig nach Norden ausgreifende Bucht, auf der nur lose Schollen schwammen, dann erhob sich ein donnerndes Hurra und ein Hüteschwenken nach der Kommandobrücke hinauf.

Um Mitternacht, im Augenblick, wo die Sonne wieder zu steigen begann — die Zeit war uns verronnen, wir wußten nicht wie — konnte mit dem Sextant die Breite von 81° 32′ 5″ bestimmt werden, die Länge war 13° 20′ ö. Gr. — Also über 81½° waren wir schon, der Erfolg war berauschend, aller Augen glänzten, es herrschte eine Verbrüderung auf dem Schiffe, wie sie bisher nicht erlebt worden. War doch die höchste im Norden Spitzbergens bis dahin erreichte Breite nicht mehr als 82° 45′, und Parry, der sie am 27. Juli 1827 gewann, hatte dabei bereits unter 81° 13′ sein Schiff verlassen und mit Schlitten und Hunden auf dem Eise selbst vordringen müssen. Die höchste von einem Schiffe hier erlangte Breite war 81° 42′, bei 17° 30′ ö. Gr. Nordenskjöld hatte

sie im Jahre 1868 mit der „Sofia" erreicht, und durch Salutschüsse und Flaggenhissung war dieser Sieg, die Erlangung der höchsten Schiffsposition auf der östlichen Halbkugel, gebührend gefeiert worden. Da sich nun für uns gegen Nordosten immer noch schiffbares Wasser zeigte — warum sollte es nicht gelingen, bis zum 82. Grade vorzudringen und damit auch Nordenskjöld zu schlagen?

Rund um uns sahen wir nur noch Eis; vor uns die immer dichter gepackte Masse des festen Eises, hinter uns die losen Brocken, zwischen die wir nun so weit hineingefahren waren, daß sie am Horizont infolge der Perspektive sich ebenfalls zu einer einzigen Eismasse zusammenschoben. Spitzbergen war nicht mehr sichtbar! Lange Zeit hatte es mit den völlig beschneiten, vielspitzigen Bergen seiner Nordküste als eine wunderbare Lufterscheinung, schön wie ein fabelhaftes Feenland, am südlichen Horizonte geschwebt; endlich war es völlig verblaßt und versunken. Jedermann auf dem „Erling Jarl" suchte, so gut es seine Natur ihm gab, das Fremde und Außergewöhnliche der Situation sich recht klar zu machen — die meisten mit Hülfe von Sekt. Die Pfropfen knallten, die Heilrufe erklangen, Musik erscholl an Bord, und rings um uns lag die wunderbare, große Herrlichkeit des ewigen Eises.

Ein freundliches Geschick hat mir in meinem Leben

den Genuß so mancher glänzenden oder ergreifenden Naturschönheit vergönnt, ich finde aber in meiner Erinnerung keinen Eindruck, der sich mit dem wunderbaren Zauber vergleichen ließe, welchen der Anblick dieses ewigen, schimmernden Eises im höchsten Norden auf mich ausgeübt hat. Zweifellos lag ein Teil des Eindrucks sowohl im reflektierenden Bewußtsein, welches sich die Bedeutung der Örtlichkeit klarmachte, wie in der Phantasie, die, über den engen Gesichtskreis des Auges hinausgreifend, die ganze ungeheure Einsamkeit, an deren Rande wir angelangt waren, aufs tiefste erfaßte und sich von den Schauern ihres ewigen Todesschweigens angeweht fühlte. Aber wo ist ein Naturgemälde, das nicht durch die Stimmung, in der es die Seele des Beschauers erzittern läßt, erst seinen besten Reiz erhält? Indes auch ohne dies, auch vom Standpunkte der reinen Schönheit, war der Anblick hier wahrhaft blendend: Weithin lag das tiefblaue Meer in göttlicher Ruhe und wie besät mit Tausenden leuchtender Schwäne. Über die schimmernden Eiswälle flog die Ahnung hinüber zum geheimnisvollen Heiligtum des Pols. Mit wie vielen Panzern hat ihn die Natur umgürtet, mit breiten Meeresflächen, mit Nebeln, mit Kälte und Stürmen; wir hatten einen nach dem andern durchbrochen, und jetzt hatten wir nur noch den letzten vor uns, den stärksten, nie bezwungenen, aus Silber und

blitzenden Diamanten gebildet. Auch wir — das wußten wir — mußten zurückweichen, wie alle unsere Vorgänger, aber doch waren wir vor allen diesen ausgezeichnet durch das Bewußtsein, daß in wenigen Tagen, unmittelbar auf unseren Fersen einer unseres Geschlechts kommen würde, der wie ein freudiger Siegfried mit neuer Waffe versuchen wollte, auch diesen letzten zu zerbrechen. Noch ahnten wir ja nicht, daß auch diesmal die geheimnisvollen Mächte des Pols ihm ihr „Zurück!“ entgegenrufen würden. —

Wieder waren wir tüchtig vorwärts gekommen, da begegnete uns etwas, was wir in diesen Breiten, in dieser geheiligten Einöde des höchsten Nordens nicht erwartet hatten. Mit mysteriösem Gesicht erschien unser Kapitän Bade:

„Ich habe nun noch eine ganz besondere Überraschung für Sie. In einer halben Stunde werden wir Besuch an Bord erhalten.“

Alles sah ihn verständnislos an; man glaubte schließlich, daß es sich um eine Aufwärmung des alten Äquatorscherzes handelte, Matrosen auszukleiden und sie als irgendwelche thörichte Meergötter auftreten zu lassen, und man fand bereits, daß dies der Stimmung doch wenig würdig sei. Da tönte vom Vorderdeck der Ruf: „Ein Segel! ein Segel!“ Die ganze Ge=

sellschaft stürmte nach vorn: Wahrhaftig, dort am fernsten Horizont zeigte sich eine kleine Aufragung, die im Glase sich unzweifelhaft als ein Segelschiff erwies. Die Verblüffung darüber war so groß, daß einer aus der Gesellschaft die Wette einging, das sei ein vom Kapitän Bade veranstalteter Scherz, allerdings um bald darauf selbst in das Gelächter über diese Idee einzustimmen. Es konnte nur ein Robbenschläger sein, den des Kapitäns scharfes Glas früher als wir von der Brücke aus bemerkt hatte, eines der kühnen norwegischen Fangschiffe, die am Rande des Eises den dort sich mit Vorliebe aufhaltenden Robben nachgehen und dabei wohl oft genug in Breiten hinaufgelangen mögen, welche höher sind als die von den Annalen der Wissenschaft verzeichneten, ohne daß ein Lied oder Heldenbuch davon meldet. In der That, binnen ungefähr einer halben Stunde schwamm der „Erling Jarl" friedlich neben der „Gjöa" von Tromsö — wir lagen aber nördlich von ihr! Es war ein kleines, einmastiges, altersgraues Schiff, voll von Menschen. Sobald wir in Rufweite waren, wurde ein gegenseitiges großes Begrüßungsgeschrei angestimmt, begleitet von Tücherschwenken; von der „Gjöa" löste sich ein Boot ab und kam mit kräftigen Schlägen herübergerudert. Sein Führer, der Kapitän der „Gjöa", war kein geringerer als der alte, wohlerprobte Eismeer-

kämpe, der langbärtige Kapitän Johannesen, derselbe, der 1878 als Führer des Dampfers „Lena“ den Baron Nordenskjöld und seine „Vega“ auf ihrer Fahrt um Asien bis zur Lenamündung begleitete und als erster Europäer ein Schiff von Europa bis an



diesen Strom und hinauf nach Jakutsk führte. Er wurde mit den gebührenden Ehren von unserem Schiffskapitän und unserer Mannschaft am Fallreep empfangen. Rasch wurde festgestellt, daß die Männer der „Gjöa“ bereits seit den

ersten Tagen des Mai in den Gewässern Spitzbergens dem Robbenschlag oblagen. Ursprünglich hatten sie das Eis schon in 72°, also dicht über dem Nordkap getroffen, und bis jetzt hatten sie sich an der Eiskante bewegt und Robben geschossen. Über 1000 Klappmützen hatten sie bereits erlegt. In diesen Tagen hatten auch sie ihre höchste nördliche Breite erreicht. Sie waren glücklich, nach langer Einsamkeit einmal wieder Menschen zu sehen. Während nun die Bootsbesatzung der „Gjöa" bei uns an Bord blieb und mit allerlei Getränken regaliert wurde — einer von ihnen erwies sich freilich als tapferer Abstinenzler —, ruderten einige Boote von uns hinüber. Hier durchspürten wir eifrig alle Räume, sahen im Schiffsraum die Fässer mit Robbenspeck, die aufgeschichteten Felle, kauften solche, ließen uns Robben-Pranken mit dem Beil abhauen, erwarben Eisbärenzähne u. s. w. Interessant war mir die Hauptkabine des Schiffes, die ganz behaglich eingerichtet war, mit hölzernen Tischen und Bänken, Schlafplätzen zur Seite, einer Wanduhr, einem Aneroïd und einigen kleinen Bildchen; sie erschien wie eine lebendige Illustration zum ersten Kapitel von „Pêcheur d'Islande".

Die Leute machten meist einen vortrefflichen Eindruck, es waren frische, fast durchweg junge Männer vielfach mit merkwürdig weißer Haut und lebhaft mun-

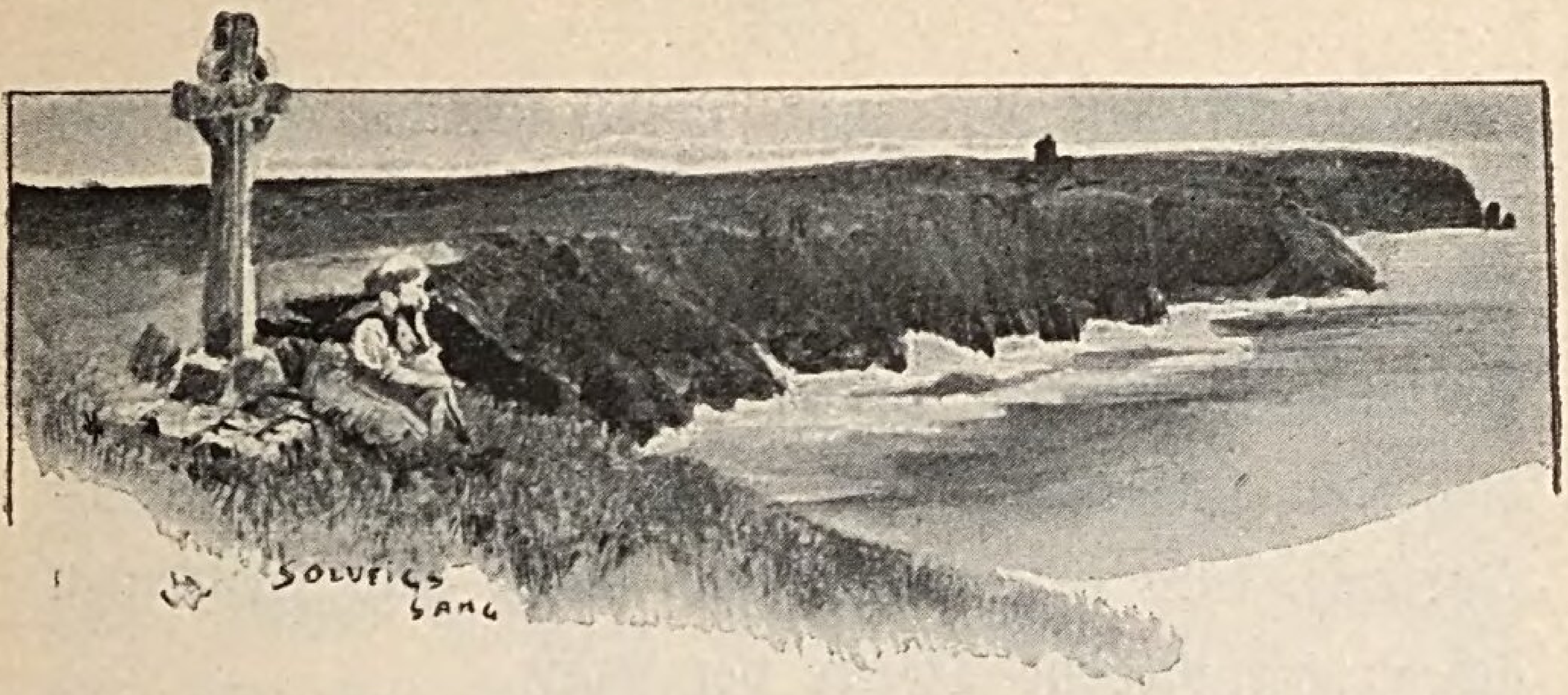
terem und zutraulichem Wesen. Einer von ihnen schrieb Dr. Niemeyer gleich mit Bleistift einen Brief an seine Mutter in Tromsö ins Notizbuch mit der Bitte, ihn ihr bei der Rückkehr nach Tromsö vorzulesen.

Über eine Stunde lagen unsere Schiffe bei einander; dann trennte man sich mit neuem Hurra. Allerdings stellte sich nun heraus, daß wir während der Zeit durch den Nordwind erheblich nach Süden abgetrieben waren. Gleichzeitig war das langsam vorrückende Eis soweit vorwärts geschritten, daß es nun heute nicht mehr möglich war, noch eine höhere Breite als zuvor zu erreichen. Durch nachträgliche Besteckrechnung ist festgestellt worden, daß wir zuletzt 81° 38′ 8″ erreicht hatten, d. h. nicht mehr ganz 4 Bogenminuten — eine Fahrstrecke von einer kleinen halben Stunde — gegen Nordenskjöld zurückgeblieben waren. Alle diejenigen, die schon vom 82. Grade geträumt hatten, waren daher etwas enttäuscht, schließlich aber war man doch zufrieden mit dieser eigenartigen Begegnung am Rande des ewigen Eises.

Wie aber, wenn wir geahnt hätten, wer zur selben Zeit, nur wenige Seemeilen von uns entfernt, Schritt für Schritt seinen Weg nach Süden durch die Eisfelder erkämpfte? Nur zwei Wochen später ist der „Fram", wie ein Blick auf die Karte lehrt, fast an derselben Stelle, wo wir uns befanden, endgültig aus dem Eise freigekommen! —

Nicht die leiseste „seelische Fernwirkung" gab uns Kunde davon, südwärts wendete der „Jarl", langsam verschwand das Eis, und schimmernd wie eine Fata Morgana stieg wieder am Horizonte Spitzbergen aus den Fluten empor.





Abschied von Andrée.

Als wir uns am anderen Morgen nach unserer Fahrt zum Polareise, also am 26. Juli, vom Lager erhoben, hatte der „Erling Jarl“ Spitzbergen wieder erreicht und war in die Liefde=Bay, einen der von Norden her die Küste Spitzbergens gliedernden Fjorde, eingelaufen. Ruhig lag er auf dem spiegelnden Wasser der breiten Bucht vor Anker, ziemlich weit vom Lande. Das Wetter war wundervoll, keine Wolke stand am blauen Himmel, und eine Flut glanzvollen Lichtes strömte von seinem ehernen Gewölbe hernieder. Es wurde beschlossen, bis zum folgenden Tage hier zu bleiben; den Passagieren sollten Boote und Mannschaft während dieser Zeit zu beliebiger Verfügung stehen.

Infolgedessen war nun endlich für die Jäger der Augenblick gekommen, ihre Leidenschaft zu befriedigen. Wohlverproviantiert und von den ausschweifendsten Hoffnungen beseelt, verließen die Jagdbeflissenen in mehreren Gruppen, teils in unserer kleinen Benzin-Barkasse, teils in Booten, das Schiff und zerstreuten sich in verschiedene Thäler der Küste.

Die friedlichen und wissenschaftlichen Gemüter dagegen gingen botanisieren und sammeln.

Das rein wissenschaftliche Interesse war innerhalb unserer Reisegesellschaft allerdings nur spärlich vertreten. Bei weitem am eifrigsten bewährte sich in dieser Hinsicht ein junger englischer Gelehrter, Dr. Gerland mit Namen; dieser entwickelte eine staunenswerte Rastlosigkeit. Die Passagiere des „Erling Jarl" waren am Ende der Reise einig darin, daß sie ihn, von den Mahlzeiten abgesehen, nur in ganz vorübergehenden Momenten in einem anderen Zustande gesehen hätten, als botanisierend, photographierend oder Vögel ausstopfend. Namentlich die letztere Thätigkeit übte er mit wahrer Leidenschaft zu allen Tages- und Nachtzeiten, und er hatte schließlich seine Kabine so mit Vögeln angefüllt, daß er mit Mühe noch einen Schlafplatz darin fand. Keine größere Freude konnte man ihm bereiten, als wenn man ihm konstatieren half, daß er eine besonders große Bürgermeister-Möwe

ausgenommen und gestopft hatte, ohne einen einzigen Blutfleck auf das schneeweiße Gefieder zu bringen. Botanischer Fachmann war eine merkwürdige Persönlichkeit an Bord, ein langgewachsener, hagerer Herr von unbestimmbarem Alter mit graumeliertem Vollbart, seines Zeichens Dorfschullehrer in der Prignitz. Die sehr einfache Art, in der er sich kleidete und auch sonst sich gab, entsprach den Vorstellungen, die man sich von den bescheidenen Verhältnissen dieses Standes zu machen pflegt, durchaus. Und doch hatte er bedeutende Reisen hinter sich; er kannte nicht nur Italien anscheinend sehr gut, sondern auch andere Teile Europas; er hatte sogar bereits in Island botanische Streifzüge ausgeführt, und jetzt befand er sich auf dem „Erling Jarl" im höchsten Norden! Dabei aber legte er sich in seiner Sprache nicht den allergeringsten Zwang an, sondern bediente sich des naivsten Provinzmärkisch, das es giebt und das bekanntlich viel schlimmer ist als das Berlinische. Ich erinnere mich noch mit Behagen eines Moments von unserer ersten Vorüberfahrt an der Westküste Spitzbergens. Wir standen auf Deck versammelt und sahen still die pittoreske Landschaft an uns vorüberziehen: das in tiefem Farbenglanz schimmernde Meer und die erhabenen Schneeberge dahinter. Keiner von uns fand ein passendes Wort für die Situation; endlich unterbrach seine

Stimme das feierliche Schweigen mit der in ruhiger, breiter Sicherheit abgegebenen Bemerkung:

„Der reene Jarda=See!“

Verschiedene andere Herren zogen mit ihren Photographier=Kästchen hinaus, Freund Wieland ging mit Skizzenbuch und Aquarellfarben=Kästchen malen, noch andere liefen lediglich „spazieren“. Zu den letzteren muß ich mich selbst zählen. Ich ließ mich zum nächstgelegenen Ufer übersetzen und wanderte für mich und in bewußter und beabsichtigter Zwecklosigkeit in Spitzbergen hinein. War dies doch der erste Tag, wo wir das merkwürdige Land einmal in voller Ruhe, unabgelenkt durch andere, menschliche Eindrücke, unter unseren Füßen hatten und wo die Seele versuchen konnte, mit seiner fremdartigen Natur in ein vertrautes Verhältnis zu treten.

Wie kinderleicht schien es einem Touristen, wie ich es war, hierher zu gelangen, wieviel Jahrtausende waren aber verstrichen, ehe der erste Mensch seinen Fuß in diese Einsamkeit setzte, und wie weltfern und fremd berührte sie auch noch heut!

Der Boden, auf dem ich wanderte, gehörte einer sehr breiten flachen Halbinsel an, deren Untergrund größtenteils aus anstehendem Fels zu bestehen schien, einem rostbraunen Schiefer, dessen Schichten senkrecht aufgerichtet waren und in allen Stadien der Verwitterung standen, vom klingend harten Fels über

den Zustand einer an Tabaksbündel erinnernden Aufblätterung bis zur Verwandlung in einen zähen braunen Thon, der sich fest an die Stiefel hängte. Zahlreich über die weite wellige Ebene zerstreute Granittrümmer bewiesen aber, daß auch Moränenschutt von früheren Gletschern den Boden mit zusammensetzen half. Das Land war — ein Charakterzug für Spitzbergen — streckenweis so quellig und morastig, daß die ganze Länge der Wasserstiefel zu seiner Begehung erforderlich war. Eine dichte Pflanzendecke überzog den Boden, größtenteils aus Moosen von üppiger Entwickelung und ungemeiner Vielgestaltigkeit bestehend. Aber auch die Blütenpflanzen waren zahlreich: winzig kleine Pflänzlein, nirgends höher als ein Finger, aber von reizender Färbung, weiß, gelb und violett. Nichts Trauriges und Gequältes lag im Charakter dieser zarten Vegetation, sondern nur eine rührende Bescheidenheit, die sich mit der verschwindenden Spanne Sommer, welche ihr verliehen, sorgsam einrichtete, soviel von den Tag und Nacht vom Himmel rieselnden Sonnenstrahlen einschlürfte, wie die Blütenkelchlein fassen wollten, und dabei in so heiteren Farben spielte, als könnte es gar kein schöneres Dasein geben.

Obwohl die Sonne fast heiß hernieder schien, so bedeckte doch in einigen Buchten der Küste noch Eis

die Wasserfläche, allerdings zu morsch, um eine Begehung zu gestatten; daher waren die Seehunde, deren kleine schwarze Körperchen in der Ferne, am Rande der See, auf ihm sich sonnten, nicht erreichbar. Einzelne Vögel fischten in dem seichten Wasser der Küste, sonst war alles einsam und totenstill. Keine Spur tierischen Lebens war zu bemerken; nicht ein einziges Mücklein summte in den Sonnenstrahlen.

Um so gewaltiger wirkte das wundersame Panorama der Ferne, in die sich der Blick wie berauscht von Glanz und Schönheit verlor. Waren bei den Landschaftsbildern in den südlicheren Teilen Spitzbergens die unteren Partien der Felsen vielfach vom Schnee entblößt gewesen und haftete — vielfach wohl aus Gründen der Steilheit — auch an den höheren Gipfeln häufig genug der Schnee nicht, sodaß die dunklen Felswände zu Tage traten, so überzog hier das gesamte gewaltige Bergrund, welches fern jenseits der weiten Wasserfläche der Liefde-Bay emporstieg, fast unmittelbar vom Wasserspiegel an bis zu den höchsten Spitzen eine einzige, gänzlich ununterbrochene Schneedecke. Hier ähnelte der Anblick der Landschaft nicht mehr den Alpen, denn Derartiges sieht man dort nirgends; hier war etwas ganz Neues, Fremdes, fast Unirdisches. In scharfer Linie zeichnete sich der malerisch gezackte Kamm gegen

den hellblauen Himmelshintergrund ab, die Modellierung des Gebirges selbst kennzeichnete sich nur in den feinen Abtönungen des mehr oder minder leuchtenden Weiß; es schien, als sei diese ganze Bergwelt von übermenschlicher Künstlerhand aus tadellosem parischem Marmor heraus gemeißelt, und ein so strahlendes Licht ging von ihren Wänden aus, als hätte sich der seit Wochen hernieder strömende Sonnenglanz tief in ihre Poren eingesaugt und leuchte nun transparent aus ihnen wieder. Um die höchsten Gipfel schwebten, ruhig wagerecht in die blaue Luft hinaus gebreitet, ein paar ganz feine Nebelwolken, zartesten Schleierfloren vergleichbar; auf dem glänzenden Wasser des Fjordes schwammen in weiter Ferne einige Eisblöcke, grünlich schimmernd, und alles: Meer, Himmel, Schneegebirge und Wolken, stand so still, so klar, so in sich abgeschlossen da, als hätten Zeit und Bewegung keine Macht über diese Gebilde. Mir fiel bei diesem Anblick ein höchst eigentümliches Gemälde ein, das ich mehrere Jahre zuvor einmal auf einer Kunstausstellung in Berlin gesehen hatte. „Nirwana" nannte es sich und stellte eine einsame Hochgebirgswelt vor, ein weites, schneebedecktes Thal, in der Ferne umkränzt von grandiosen Bergformen, eine Stätte des ewigen Schweigens. In mäßiger Höhe über dem Thal schwebten einzelne weiße Wolkengebilde, dünnen Ne-

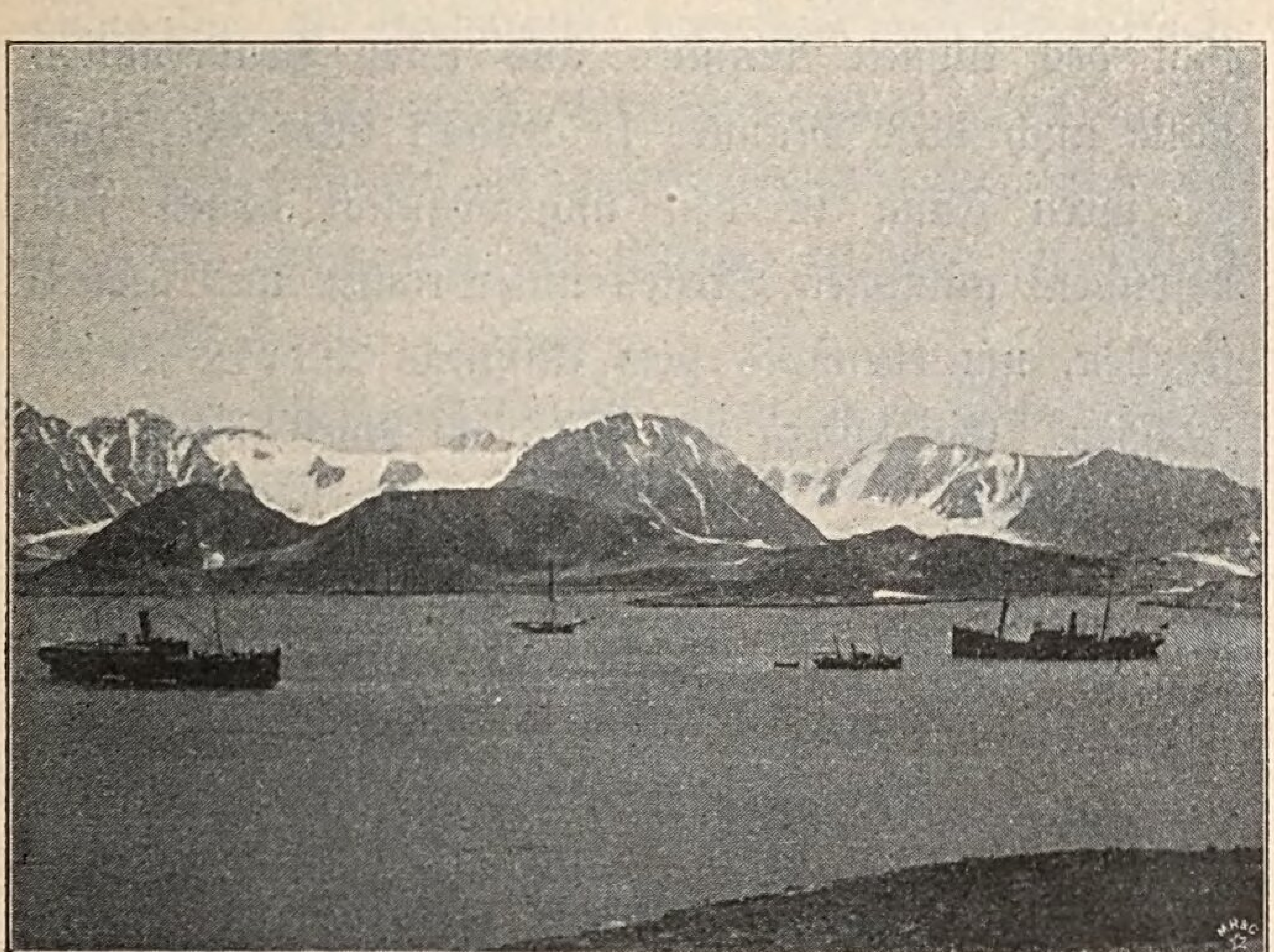
belstreifen ähnlich, in der sichtlich totenstillen, ätherreinen Luft. Sah man näher zu, so erkannte man in ihnen die Formen menschlicher Gestalten, aber aufgelöst zu geisterhafter Zartheit: Geschlossenen Auges schwammen die zum ersehnten Nirwana eingegangenen Seelen, befreit von irdischer Schwere, befreit von Erinnerung und allem Erdenleide, in lautloser Vergessenheit.

Die Stunden verrannen mir im Wandern oder träumerischen Ruhen auf warmen Granitblöcken, ohne daß ich ihrer achtete. Keine Abenddämmerung mahnte ja daran, daß der Tagesbogen der Sonne in den der Nacht hinüberglitt; ruhig lächelnd wanderte sie weiter am hellen Himmel ihre Bahn. Es war so schön, sich, den wunsch- und wahnlosen Seelen des Nirwana ähnlich, losgelöst zu fühlen von den gewohntem Schritt der Tageszeiten und all dem Zwang, der mit ihnen zusammenhängt, uns knechtet und an unsere Vergänglichkeit gemahnt. —

Aber freilich, es war doch noch nichts mit dem Nirwana, denn trotz all der Herrlichkeit, die um mich her leuchtete, machte ich schließlich die demütigende Erfahrung des Mannes von Salas y Gomez — siehe die zweite Schiefertafel — und wendete mich mit ziemlicher Geschwindigkeit heim, „um meinem Leibe Nahrung zu verschaffen,“ nicht unzufrieden damit, daß ich

in dem Menu, welches ich erwarten durfte, vor meinem Kollegen einiges voraus hatte.

Um diese Zeit kamen auch von den verschiedenen Seiten die Jäger zurück, alle höchst mißvergnügt, denn sie hatten zwar ungeheuer viel Renntiere gesehen, wie sie behaupteten, aber keines getroffen. Sie schoben



— und gewiß zum Teil mit Recht — die Schuld daran auf die merkwürdige Transparenz der arktischen Luft, welche die Entfernung stets erheblich unterschätzen läßt.

Am nächsten Tage, dem 27. Juli, liefen wir wieder in den Virgo-Hafen der Dänen-Insel ein und erblickten zu unserer erheblichen und etwas eifer-

süchtigen Überraschung in derselben, unweit der Virgo noch ein zweites Schiff, einen kleinen Segler. Wie groß aber war unser Vergnügen, als wir in dem Schiffchen die „Gjöa" und an Bord unsere mitternächtlichen Freunde vom ewigen Eise erkannten! Unsere Erzählung von der bevorstehenden Großthat des kühnen Mannes aus ihrer Brudernation hatte auch diese Männer so lebhaft interessiert, daß sie ihren Fang in den ungewöhnlich hohen und besonders günstigen Breiten unterbrachen und herbeisegelten, um ebenfalls dem Aufstiege Andrées beizuwohnen. Ein Hurra von Bord zu Bord feierte das Wiedersehen.

Inzwischen waren wir der Ballonhalle nahe genug gekommen, um deutlich zu erkennen, daß über ihren oberen Rand eine große, gelbe Wölbung hervorragte. Der Ballon war also wirklich inzwischen ohne Unfall gefüllt worden, ein weiterer Schritt des Unternehmens war geglückt! Sobald der Anker gefallen, eilten wir an Land, um Andrée zu beglückwünschen. Schwebend stand die ungeheure Kugel, von Sandsäcken gehalten, in der Ballonhalle, deren Wände sie fast streifte. Trotz des ziemlich starken Nordwindes, der augenblicklich wehte, rührte sie sich kaum in leiser Schwankung, den Anblick einer mächtigen, aber vom Menschen völlig gebändigten Kraft

darbietend. Andrée trafen wir in der Halle unter seinem Ballon, und wir konnten es ihm nicht verdenken, wenn ihm in diesem Augenblicke das Herz in Freude schwoll.

„Sehen Sie", sagte er lachend, „was hat man mir in Europa dieses Jahr alles gesagt! Es wäre unmöglich, die Ballonhülle unverletzt nach Spitzbergen zu schaffen; es wäre unmöglich, eine solche Halle, wie ich sie brauchte, zu konstruieren und aufzuschlagen; es wäre unmöglich, den Ballon an Ort und Stelle zu füllen!"

„Das Wort „unmöglich" giebt es im Schwedischen nicht", warf unser eleganter, kleiner Luxemburger, Herr Letellier, verbindlich ein.

„Doch, leider! Es wird viel zu viel angewendet."

Zu thun war auch jetzt freilich noch mancherlei, Andrée wünschte, den Ballon vor Abfahrt einen oder zwei Tage stehen zu lassen, um sein Verhalten, besonders das bisher nur berechnete Maß seines Gasverlustes, praktisch zu beobachten und etwaige Schäden noch ermitteln zu können. Ferner galt es die Gondel zu montieren, die Schleppseile zu befestigen, die noch draußen über den Ufersteinen lagen, die Segel zu richten, den Proviant unterzubringen, der in langen, aus lauter einzelnen Taschen bestehenden Leinwandsäcken zwischen die Stricke, welche die Gondel trugen,

eingeknüpft ward, und vieles andere. Immerhin aber wurde schon damit begonnen, die Nordseite der Halle von allem entbehrlichen Gebälk freizulegen, damit sie bei günstigem Winde sofort niedergerissen werden konnte.

Die Taktvolleren unter unserer Gesellschaft hatten selbstverständlich eine große Besorgnis, wir möchten Andrée und seinen Genossen lästig fallen. Aber es schien das gar nicht der Fall zu sein. Mit einer unermüdlichen Liebenswürdigkeit gab Andrée von neuem Erklärungen über alle einzelnen Vorrichtungen, sodaß wir schließlich glauben durften, es mache dem genialen Ingenieur selbst Freude, seine Erfindungen aufmerksamen Zuhörern vorzuführen. Und noch etwas anderes lag, wie im Lauf der Zeit deutlich wurde, seinen Bemühungen zu Grunde. Bei all der heiteren Sicherheit seines Wesens war Andrée doch im Grunde ein sehr ernster Mann, der die Größe der Gefahren, mit denen er zu rechnen hatte, voll überschaute, und es war nun augenscheinlich sein Bestreben, uns zu Zeugen dafür zu machen, daß im Falle unglücklichen Ausgangs seiner Fahrt ihm wenigstens der Vorwurf der Unüberlegtheit in keinem Punkte gemacht werden dürfte.

Und wirklich, dieses Zeugnis sind wir alle, die Gelehrten und Kundigen noch mehr als die Laien,

abzulegen bereit; denn nicht nur unsere freudige Bewunderung der technischen Leistungen stieg mit jeder neuen Erklärung, sondern, was mehr ist, unsere Achtung und Zuneigung zu dem Manne selbst. Wir hatten scharfe Zungen an Bord, und das lange Zusammensein in ein und derselben Gesellschaft erzeugt bekanntlich noch eine besondere Spott- und Krittelsucht; aber von diesem Manne mit der schönen, kraftvollen Erscheinung, mit dem Adlerprofil, der männlichen Klarheit und Sicherheit, den stolzen Gedanken und dabei dem feinen, gesellschaftlichen Takt und dem guten Humor waren wir alle bedingungslos entzückt.

Auch die beiden Begleiter Andrées gefielen uns gut. Der Professor Eckholm war ein kleiner, bärtiger, bebrillter Mann von zurückhaltendem Wesen, 48 Jahre alt und erst seit wenigen Monaten verheiratet. Besonderes Wohlgefallen aber hatten wir an Nils Strindberg, einem blutjungen Manne mit rundem, gutmütigem Gesicht und mächtigem Gliederbau. „Er weiß es garnicht, wie stark er ist", sagte Andrée von ihm. Außer seinen Kenntnissen schätzte dieser für die Expedition besonders an ihm seine unverwüstliche gute Laune.

Zwischen den Insassen der „Virgo" und des „Erling Jarl" entstand rasch ein sehr heiterer geselliger Verkehr. Jeden Abend sahen wir einige der

genannten Herren, darunter den ungeheuer dicken und ebenso lustigen wie trinkfesten Kapitän der „Virgo", den lebhaften Herrn Lachambre sowie den behaglichen Professor Arrhenius — der uns übrigens auch auf unserer Eisfahrt begleitet hatte und nach seinem eigenen Zeugnis sehr wertvolle Untersuchungen des Wassers dort oben hatte ausführen können — in unserm Musiksalon, und wir haben mit ihnen Stunden von unvergleichlichem Reiz erlebt, Stunden, deren Scherz und Frohsinn immer doch der Ernst der nahen Zukunft eine seltsame Vertiefung gab. Es war eigen, so am Ende der Welt und doch in elektrisch erhellten Räumen und beim kühlen oder auch dampfenden Glase mit drei Männern zu plaudern, die, wie wir glauben mußten, in wenigen Tagen die Bewunderung der ganzen Welt erobert haben oder verloren sein würden. Durch alles Lachen klang daher gleichsam eine ruhige Feierlichkeit hindurch. Andrée erzählte mit Feuer und außerordentlicher Plastik von den Erlebnissen und oft romantischen Gefahren seiner bisherigen Ballonfahrten, sodaß die Augen der Frauen leuchteten. Herr Lachambre sang französische Chansons, und Herr Strindberg erwies sich als ein Geigenspieler von vielem Geschmack; unser Trio that für die in der langen Einsamkeit musikhungrig gewordenen Männer, was in seinen Kräften stand, skandinavische Gesänge in ihrer weichen

Melancholie — unter denen Solveigs fremdartig süßer Sang aus Griegs Peer Gynt für uns die Krone bildete — erschollen neben deutschen Kommersliedern und den verschiedenen Nationalhymnen, ernste Reden wechselten mit Witz und Laune — kurz, es waren Tage von einem intimen Zauber, den das Herz nie vergessen wird.

Tagüber schweiften wir auf den Bergen und den Gewässern der Umgebung umher und führten manche interessante Wanderungen aus, von denen ich noch einiges im nächsten Kapitel erzählen werde. Wahrlich, es war eine Lust, zu leben: im Angesicht die Veranstaltungen zu einer epochemachenden That, ringsum die gewaltige Natur, die dem Aufmerksamen auf Schritt und Tritt Neues zeigte, und mitten drin unser wackeres Schiff, dieser mit uns hierher gewanderte Mikrokosmus europäischer Bequemlichkeiten, dessen Mannschaft uns zu allen vernünftigen Dienstleistungen unbeschränkt zur Verfügung stand, wo uns, wenn wir von einer anstrengenden Bootfahrt, einer gefahrvollen Gletschertour, einer mühsamen Jagd oder einer einsamen Bergbesteigung zurückkehrten, in all der Eis- und Felsenwildnis jederzeit ein warmes, behagliches Heim erwartete, und auf dem es, was die leibliche Verpflegung betraf, keinerlei Polizeistunde gab.

Einmal hatten wir sogar Gelegenheit, Briefe in

die Heimat zu entsenden. Die kleine Dampfschaluppe „Expreß“ kam für einen Tag von der Advent-Bai, einer Bucht im Gebiet des weiter südlich gelegenen Eisfjordes, herauf. Bis zu diesem Hafen hat eine norwegische Dampfschiffs-Gesellschaft in diesem Jahre zum ersten Male eine mehrmalige Schiffsverbindung während der Hochsommerwochen eingerichtet, und das Schiffchen war von ihr während dieser Zeit dort stationiert, um von da aus von Zeit zu Zeit eine Verbindung mit Andrée aufrecht zu erhalten. Natürlich wurde diese Gelegenheit eifrig ergriffen, schon um daheim alle philatelistischen Gemüter in unserer Bekanntschaft mit Briefen und Karten vom 80. Parallel in helles Entzücken zu versetzen.

Trotz des Ernstes der Spannung, in der wir schwebten, kam übrigens auch der Übermut zu seinem Recht. Dem rückschauenden Erzähler, der jetzt friedlich bei seiner Lampe am grünbezogenen Schreibtische sitzt und diese Erinnerungen zusammenstellt, kommt es beinahe wie ein Traum vor, wenn er des holden Unsinns gedenkt, den er mit seinen Freunden unter $79^3/_4{}^0$ nördlicher Breite nachts um drei Uhr auf dem Oberdeck des „Erling Jarl“ vollführt hat.

Klar, aber doch wundersam milde und weich, schien die nächtliche Sonne über das ruhige Schiff,

über die Halle Andrées, über die schweigenden Schneeberge und das stille Wasser, auf dem die Möwen und Taucher schwimmend schlummerten. Die Mehrzahl der Passagiere war zu Bett gegangen; nur Wieland, Niemeyer, Merck und ich saßen noch auf Deck und plauderten beim dampfenden Toddy über dies und das, über den Wert starker Individualitäten und ihre bedauerliche Seltenheit in unserer schnöden Gegenwart, über die Aussichten der Sozialdemokratie sowie über das Rätsel des Weibes. Inzwischen hatte sich unser Schiffslotse stillschweigend zu uns gesellt, ein alter Eismeerfahrer mit faltenreichem, wie zerknittertem Gesicht und großem Bart. Obwohl er kein Wort verstand, hörte er doch vergnüglich schmunzelnd zu, denn auch er hatte seinen Toddy bekommen. Plötzlich tauchte mir ohne irgendwelche weitere Ideen-Assoziation die Überzeugung auf, angesichts dieses verständnisvollen Auditoriums sei es entschieden an der Zeit, eine Oper aufzuführen. Niemand befremdete dieser Vorschlag, und sofort waren die Rollen verteilt. Wieland übernahm die Primadonna assoluta und zugleich das Orchester, bestehend aus seiner über die Schulter gehängten Guitarre, Niemeyer den Liebhaber und den Intriguanten; ich, je nach Bedarf, den Chor der Landleute, der Opferpriester oder der weißgekleideten Jungfrauen, Merck das Ballet. Der Chor der Land-

leute eröffnete unverzüglich die Scene mit einem Morgenliede, worin die betauten Auen lächelten und die Lerchen zwitscherten. Hierauf erschien die liebliche Müllerstochter, klagte händeringend über die Grausamkeit des hartherzigen Vaters und bat das silberne Bächlein den geheimnisvollen Geliebten, dessen Herkunft sie nicht kenne, bestens zu grüßen. Inzwischen aber kroch heimtückisch auf dem Bauche — ich sehe ihn noch zum Malen — der Intrigant mit fürchterlich verzerrtem Antlitz und gezücktem Messer heran. Leider erstach er im Lauf der Scene aus Versehen den Chor der Landleute, und es mußte eiligst das Ballet eintreten. Dieses aber machte seine Sache ausgezeichnet: Merck tanzte in verblüffender Echtheit allerlei spanische Boleros, Flamencos und Jaleos zu Wielands Guitarre, sodaß unser guter Lotse schließlich ganz außer sich vor Vergnügen geriet und klatschte, was die Kraft und Größe seiner Hände hergab. Wir aber hatten die Stirn, ihm zu verstehen zu geben, daß wir ihm hier einmal eine Probe unserer heimischen Sitten und „tyske Danser" vorgeführt hätten, und seine Dankbarkeit war rührend. Er fand diese Sitten vortrefflich, und noch während der ganzen Reise bestand ein geheimes Einverständnis zwischen uns; wenn wir, an ihm vorüberwandelnd, leise flüsterten: „tyske Danser", dann ging ein vergnügtes Lächeln

durch die tausend Fältchen seines verwetterten Antlitzes, und er nickte uns verständnisvoll zu.

Leider muß ich diesen frohen Worten einen betrübenden Schluß geben. Meine Hauptsorge während der ganzen Reise nach Norden war es gewesen, daß der „Erling Jarl" zu spät kommen und die Auffahrt Andrées schon geschehen sein möchte; nun fügte es das Schicksal ganz anders. Alles war zum Aufstieg bereit — aber der Südwind blieb aus: Windstille wechselte mit nördlichen und südlichen Winden. Sehnsüchtig wurden Tag für Tag die Fahnen auf der Ballonhalle, die Wimpel der Schiffe, der Flug der Wolken beobachtet, doch vergebens. Eines Morgens wehte zwar in der That ein wenn auch mäßiger Wind aus südlicher Richtung, aber Andrée erklärte, dieser mit einer Drehung über Westen nach Süden entstandene Luftzug gefalle ihm nicht, er müsse über Osten kommen, sonst habe er keinen Bestand. Und richtig, noch gegen Abend hörte er auf.

Kein Wunder, daß sich auf dem „Erling Jarl" schließlich eine Mißstimmung einstellte, die von Tag zu Tag wuchs. Der „Erling Jarl" war ja ein Touristenschiff, und die Auffahrt Andrées bildete nur eine Nummer eines reichen „Programms". Nicht alle Anwesenden hatten zuguterletzt genügendes Interesse

für Andrée, um einen Punkt dieses Programms nach dem andern dafür aufgeben zu wollen. Es bildeten sich zwei Parteien an Bord; die eine war für Abwarten um jeden Preis, die andere für Weiterfahren. Täglich heftigere Debatten machten dem Kapitän das Dasein gründlich sauer. Die für das Bleiben stimmende Partei wurde immer kleiner und kleinlauter, noch einmal entfesselte eine feurige Rede des Professors Kahlbaum bei der Abendtafel einen allgemeinen Applaus und begeistertes Trinken auf das Dableiben, und — wie die Einsichtigen vorher gewußt — in der Lendemain-Stimmung des nächsten Morgens wurde mit großer Majorität beschlossen, am nächsten Tage abzusegeln, es sei denn, daß über Nacht Südwind eintrete.

Ehrlich gesagt, es ließ sich dagegen nichts Ernsthaftes einwenden, denn Andrée und Prof. Eckholm mußten selbst uns sagen, daß die Wartezeit einfach unabsehbar sei und ebenso gut noch drei, wenn nicht noch mehr Tage dauern könne. Die kleine „Gjöa“ hatte am Tage zuvor das Warten ebenfalls aufgegeben und war wiederum nach Norden ihren Eisfeldern zugesegelt, und so willigte denn auch unsere Partei schweren Herzens darein, sich am Abend dieses Tages in einer festlichen Weise von Andrée zu verabschieden und morgens fortzugehen.

Unsere Abschiedsfeier fand in der Weise statt, daß alle Passagiere und Mannschaften der in reichster Flaggenparade stehenden Schiffe „Erling Jarl“ und der „Virgo“ sich vor der Ballonhalle versammelten und Kapitän Bade eine Abschiedsrede hielt. In dieser wünschte er als ein Vertreter der alten und überlebten Polarforschung mittels des Schiffes, die sich als unfähig erwiesen habe, den Pol zu erreichen, dem jüngeren Repräsentanten einer ganz neuen und hoffnungsvolleren Art der Forschung in unser aller Namen Glück. Einige symbolische Liebesgaben wurden den Ballonfahrern mitgegeben, darunter ein blühender Rosenstock, der mit unendlicher Sorgfalt bis hierher in unserm Schiffsraume transportiert war. Hiervon sollte Andrée die schönste Blüte abschneiden und sie im Augenblick, wo er über den Pol hinflöge, hinunterwerfen. Die auf unserem Schiffe anwesende Braut, unsere braunäugige junge Amerikanerin, knüpfte hocherrötend eine blaue Schleife um Andrées rechten Arm, und donnerndes Hurrah und 21 Böllerschüsse vom „Erling Jarl“ tönten durch die stille Polarlandschaft.

Mit vorzüglichem Takt wußte Andrée in seiner Erwiderung durch ein paar scherzende und doch verbindliche Worte den etwas theatralischen Charakter dieser ganzen Scene gerade so weit, wie gut war, ins

Humoristische zu wenden. Dann fuhr er, ernster werdend, in folgendem Wortlaut fort:

„Meine Damen und Herren! — Nein: Unsere Freunde! Denn mehrmals haben Sie uns Gelegenheit gegeben, Ihre Hände zu drücken. Ich wollte wohl dafür so gut wie möglich unseren Dank sagen, aber wie kann ich es versuchen, nach einer so ausgezeichneten Rede mit schönen Worten zu kommen. Sie haben uns auch vielfach beschenkt mit schönen und nützlichen Dingen, auch mit einem Talisman. Freilich ist es nicht ganz freundlich, uns (auf das blaue Band zeigend) zu binden, wo wir abreisen wollen, aber es ist ja nicht so bös gemeint.

Herr Bade! Sie haben mich als großen Mann bezeichnet; das ist aber gar zweifelhaft, wenn die Winde so wie jetzt wehen. Wehen sie noch ein paar Wochen so fort, so fliegt auch unsere Größe mit weg, weg, weg! — Dabei können wir aber nichts thun; wenn wir niemals weiter kommen, dann können wir sagen, wir haben so viel gemacht, als es uns möglich war. Denn Sie, die Sie hier in dieselbe Verlegenheit gekommen sind, nur Nordwinde zu haben, Sie, die Sie dasselbe Interesse gehabt haben, die Ballonfahrt zu sehen, Sie werden bezeugen, daß es nur ein unglücklicher Zufall war, daß Sie sie nicht sehen konnten. Wenn Sie aber nach Süden kommen

und dort südliche Winde treffen, dann schicken Sie sie hierher, denn wir werden sie als einen Gruß von unseren Freunden auf dem „Erling Jarl" betrachten. Freunde von der „Virgo"! Ein dreifaches Hurrah auf unsere Freunde, welche uns einen guten, starken Südwind schicken werden!"

Noch einmal, zum letzten Male, kamen die Freunde von der „Virgo" darauf zu uns aufs Schiff, noch einmal verrauschten im Fluge ein paar köstliche Stunden, und als es endlich Zeit war, aufzubrechen, da wurde auf beiden Seiten das Scheiden schwer.

„Jung', daß Du mir den Nordpol nicht vergißt", rief Andrée mit einem Schlag auf Strindbergs Schulter — er stand gar zu lange mit unserer braunäugigen Amerikanerin vor dem Fallreep. Dann ging's hinab in das Boot. Wir duldeten aber heute nicht, daß die Matrosen unsere Gäste hinüber ruderten, sondern Niemeyer, Wieland, ich und noch ein vierter, ich weiß nicht mehr, wer es war, sprangen ohne Mützen hinunter, obwohl ein kräftiger Nordwind über das Danes-Gat herüberpfiff, ergriffen die Riemen und stießen ab. Andrée riß das Steuerruder heraus und schwenkte es grüßend gegen den Bord des „Erling Jarl", während wir in unserer fröhlichen Erregung uns lange vergeblich bemühten, zu unsern langen Rudern in ein geordnetes Verhältnis zu treten. Lachend

sagte Andrée, als wir nach erheblichem Zickzack bei der „Virgo“ anlangten:

„Nun, da wir diese Reise glücklich vollendet haben, ist mir um die andere nicht mehr bange.“

Dann aber erhob er drohend die Hand zum Mast der „Virgo“, wo das Fähnchen höhnisch gegen Süden flatterte:

„Ah, Du!“ rief er zornig und schüttelte die Faust.

Trüb und nebelig ist der Anbruch des ersten August, zum Abschiednehmen just das rechte Wetter; ein scharfer Nord bläst vom Pol herüber. Der Anker rasselt empor, langsam setzt sich der „Jarl“ in Bewegung, drüben an Bord der „Virgo“ stehen die Freunde, und Taschentücher wehen herüber, so lange noch die Kommandobrücke drüben sichtbar ist. Dann verschwinden die Masten der „Virgo“ hinter den Felsen, desgleichen die Wölbung des Ballons, die flatternden Fahnen der Halle — in bleigrauem Licht sehen wir zum letzten Male den Dänen-Sund, so leblos und verlassen, als hätte nie ein menschlicher Fuß an seinen Ufern gewandelt.

Einen eigentümlichen Gruß nahmen wir aber doch mit uns: Eine von Andrées Brieftauben, die, mit einer Nachricht versehen, fliegen gelassen war, hatte von der fremdartigen Natur geängstigt, die Reise nicht gewagt; sie war im Virgo-Hafen zurückgeblieben und

war, da sie im Taubenhause keine Aufnahme fand, einige Tage ratlos in den Felsen der Umgebung umher geflogen, bis sie schließlich durch Fütterung an unser Schiff gewöhnt worden war. Als sich der „Erling Jarl“, ihre neue Heimat, nun plötzlich in Bewegung setzte, flog sie erschreckt und verwirrt herbei, umkreiste das Schiff und eilte wieder hinüber zum Taubenhaus, kurz sie wußte offenbar nicht, wozu sie sich entschließen sollte. Endlich aber, im Augenblick, wo der „Erling Jarl“ aus dem Gesichtskreis der Bucht zu verschwinden drohte, kam sie doch herbei und setzte sich auf dem Bordgeländer nieder. Sorgfältig hüteten wir uns, sie zu verscheuchen; vielmehr wurde ihr Futter hingesetzt, und sie schlug ihre Wohnung unter den Kohlensäcken auf, die am Hinterdeck lagerten. Hier hat sie das Schiff durch alle Buchten Spitzbergens und über das Eismeer nach Vadsö begleitet und ist erst am 10. August in Tromsö davongeflogen.

Als ich einige Wochen später selbst von Tromsö aus der Heimat zu reiste, befand sich an Bord meines Dampfers auch ein Taubenkästchen, an das Stockholmer „Aftonbladet“ adressiert. Die Taube war in der Nähe von Tromsö gefangen worden, und der „Aftonbladet“ veröffentlichte später, daß sie am 24. Juni von Andrée fliegen gelassen sei. Ich zweifle nicht, daß es unsere Taube war. —



Spitzbergen.

Während der nun folgenden Tage führte uns der „Erling Jarl" in verschiedene Buchten und Fjorde der Westküste, hier und da für einige Zeit Anker werfend, um den Reisenden Gelegenheit zu geben, sich am Lande zu ergehen, zu jagen, zu fischen, zu sammeln oder Bergtouren zu machen, je nachdem Veranlagung oder Laune den einzelnen führte. Ein Umstand, der von manchem getadelt wurde — nämlich, daß der Leiter der Expedition, Bade, in keiner Weise als Veranstalter von gemeinsamen Unternehmungen hervortrat, sondern einem jeden die Wahl des Thuns überließ — erscheint mir mehr als ein Vorzug, denn ein Mangel. Man kann von Leuten, die

nach Spitzbergen fahren, verlangen, daß sie wissen, was sie dort wollen.

Was mich betrifft, so verzichtete ich absichtlich darauf, wissenschaftliche Untersuchungen zu machen. Was ich bei der Flüchtigkeit des Aufenthalts und der ungenügenden Ausrüstung in dieser Hinsicht hätte leisten können, wäre doch nur wertloses Stückwerk gewesen. Wichtiger erschien mir, die kostbare Zeit nach Möglichkeit dafür auszunutzen, einen klaren Gesamteindruck von Spitzbergen und seiner Natur zu erhalten und die Vorstellungen, die ich durch Studien vor und während der Reise litterarisch gewonnen, durch den Augenschein zu verlebendigen.

Das hier folgende geographische Kapitel über Spitzbergen wird daher der Wissenschaft keine Förderung bringen, wohl aber vielleicht im stande sein, den Leser, der ein Interesse für dies merkwürdige Land besitzt, mit den Hauptzügen desselben vertraut zu machen.

Spitzbergen ist gerade vor 300 Jahren entdeckt worden. Im Sommer 1596 waren die Holländer Barents, Heemskerk und Cornelius Ryp von der Stadt Amsterdam beauftragt, die nordöstliche Durchfahrt um Asien herum nach China zu finden. Um die gefährliche Waigatsch-Straße zu vermeiden, nahmen die Schiffe ihren Kurs so weit nördlich, daß sie auf

die damals ebenfalls noch unbekannte Bäreninsel stießen. Dies regte sie an, ihren Weg noch weiter nach Norden zu richten, und wenige Tage darauf tauchten die südlichsten Gipfel von Spitzbergen vor ihren Blicken empor. In der günstigen Jahreszeit, die sie zufällig erwählt hatten, vermochten die Holländer der ganzen Westküste bis an den 80. Breitengrad hinauf zu folgen. Nach den vielen spitz emporragenden Felszacken, die in der That für diese Küste charakteristisch sind, nannten sie das neue Land Spitzbergen.

Diese Reise wurde in der Folgezeit wieder vergessen, so daß die kurz darauf ebenfalls auf der Suche nach einer nordöstlichen Passage dorthin kommenden Engländer sich gleichfalls für die Entdecker hielten und das Land anders benannten. Erst später hat sich der anfängliche Name wieder Geltung verschafft.

In den fischreichen Gewässern Spitzbergens entwickelte sich bereits im 17. Jahrhundert ein sehr lebhafter Fisch-, Wal- und Robbenfang, an dem sich außer Holländern und Engländern verschiedene andere Nationen: Norweger, Dänen, Hanseaten und sogar die Basken beteiligten. Von 1669 bis 1778 sollen 14167 holländische Schiffe in Spitzbergen gewesen sein und 57590 Walfische, insgesamt 92775000 Francs an Wert, gefangen haben.

Für die wissenschaftliche Erforschung thaten diese

Expeditionen freilich noch sehr wenig; dieselbe ist erst ein Resultat des letzten Jahrhunderts. Wir verdanken sie den Forschungsreisen von Scoresby (1817—18), Parry (1827), der Recherche-Expedition (1838 f.), Nordenskjölds und Torells mannichfachen Reisen, welche sich von 1858—73 ausdehnten, Leigh Smith (1871 bis 73), Lamont (1859—71), Nathorst und de Geer (1882) u. a. m. In den Jahren 1882—83 war in dem in der Mitte Westspitzbergen gelegenen Eisfjorde der Stationsort für die schwedische Abteilung der großen internationalen Polarforschung. Hier überwinterten als Mitglieder derselben auch Andrée und Ekholm und führten wertvolle meteorologische und magnetische Untersuchungen aus. Von deutschen Forschern haben sich um Spitzbergen verdient gemacht: Koldewey (1868), Th. von Heuglin und Graf Waldburg-Zeil (1870—71), Höfer (1872), v. Drasche (1873) —, Kükenthal (1889), Cremer (1891). Auch in diesem Jahre trafen wir zwei wissenschaftliche Expeditionen, geführt von Sir Martin Conway und Baron de Geer, bei der Arbeit; wir werden von ihnen noch zu sprechen haben. —

Spitzbergen ist kein einheitliches Land, sondern ein Archipel von mehreren großen und einer bedeutenden Anzahl kleinerer Inseln, die sich von ungefähr 76° 25′ bis 80° 50′ nördl. Breite und von 11° bis 28° östl. Länge von Greenwich erstrecken. Sie allesamt ruhen

nach den bisherigen Forschungen auf einer gemeinsamen unterseeischen Erhebung, die nach Süden bis über die Bären-Insel hinausreicht. Die größte zwischen der letzteren und Spitzbergen gemessene Tiefe beträgt nur 325 m, und man nimmt an, daß die Bären-Insel ein durch Abspülung losgetrennter und verkleinerter Rest dieses Landes sei. Im Westen von Spitzbergen werden die Tiefen sehr rasch außerordentlich bedeutend, und auch im Norden des Archipels hat die „Sophia“ Nordenskjölds, deren Reise ich in einem der früheren Kapitel erwähnte, unter 81° 42′ eine Tiefe von 2507 m gefunden. Die östlich gelegenen Meeresteile sind in Bezug auf ihre Tiefe noch sehr wenig bekannt.

Die Größe Spitzbergens wird von Laien in der Regel überschätzt, weil dieser Archipel in unsern Atlanten am häufigsten auf allgemeinen Weltkarten in Mercators Projektion an deren oberstem Nordrande zur Darstellung kommt, wo die mit der Konstruktion der Mercatorkarten verbundene starke Vergrößerung der hohen Breiten bereits ganz außerordentliche Beträge erreicht. (Schon auf unserer nur wenige Grade umfassenden und keine südlicheren Vergleichsobjekte bietenden Tafel 2 wird diese Auseinanderzerrung gegen Norden deutlich sichtbar). In Wahrheit schätzt man Spitzbergens Flächeninhalt, so weit er sich mit Sicherheit den noch sehr unvollkommenen Karten entnehmen läßt, auf

etwa 64 000 qkm; es kommt also etwa Ceylon oder Tasmanien an Flächeninhalt gleich. Ein großer Teil der Küsten des Archipels ist durch die vorher genannten Expeditionen sowie durch Aufnahmen der englischen Marine für allgemeine kartographische Darstellungen kleineren Maßstabes hinreichend festgelegt, für die Navigation freilich noch durchaus nicht genügend. Die einzige große Spezialkarte Spitzbergens, die existiert, die englische Admiralitätskarte Nr. 2751, dieselbe, nach deren letzter Revision vom November 1895 unsere Karte gezeichnet ist, wird von Bade nach seinen langjährigen Erfahrungen als durchweg sehr unzuverlässig bezeichnet. Besonders unsicher ist noch der Verlauf der östlichen Küsten, die ja auch diese Karte auf weite Strecken hin nur punktiert anzugeben wagt. Doch auch die Westküste des Hauptlandes bedarf noch mancher erheblichen Berichtigungen; so sind z. B. die Küsten des Prinz Karls-Vorlandes noch unsicher, so erstreckt sich ferner nach den Aufnahmen des schwedischen Leutnants A. Stjernspetz (1882) der nördlichste Ausläufer des Eisfjordes, die Dickson-Bay, viel weniger weit nach Norden ins Land hinein, als die Karte andeutet.

Es ist bereits darauf hingewiesen worden, daß die Westküste Spitzbergens von dem warmen Golfstrom bestrichen wird, der sie fast allsommerlich vom Eise befreit. Seine Wirkung erstreckt sich auch noch auf

einen großen Teil der Nordküste. Daher sind diese Teile leichter zugänglich, als die unter dem Einfluß der kalten Nordostströmung stehenden und fast stets von Eis umlagerten Ostküsten.

Die großen Inseln des Archipels sind folgende: Das Hauptland „Westspitzbergen", das durch die Hinlopen-Straße davon getrennte „Nordostland", die beiden im Südosten von Westspitzbergen gelegenen Inseln „Barentsland" und „Stans-Vorland" und endlich die der Westküste von Westspitzbergen vorlagernde langgezogene Insel „Prinz Karls- Vorland". Von kleineren Eilanden sind zu nennen: Die „Tausend Inseln" im Süden von Stans-Vorland, die „Sieben Inseln im äußersten Norden, dem Nordostland vorgelagert, die Inseln der Hinlopen-Straße und die Inseln und Klippen an der Nordwestecke des Hauptlandes, wie Vogelsang, Norweger-Inseln, Amsterdam- und Dänen-Insel.

Im äußersten Osten des Archipels verzeichnet die Karte zwei Inselchen, die als König-Karls-Inseln zusammengefaßt werden, aber noch wenig bekannt sind. Diese meist vom Eise unnahbar gemachten Inseln haben lange eine geheimnisvolle Rolle gespielt; teils wurde ihre Existenz bezweifelt, teils traten sie wiederholt unter neuen Namen als Neuentdeckungen auf. Erst im Jahre 1889 sind durch die Expeditionen von

Kükenthal und Andreasen die Zweifel über ihr Vorhandensein und ihre Lage behoben, ihrer näheren kartographischen Festlegung harren sie aber noch. Es ist sehr wahrscheinlich, daß es im Osten von Spitzbergen noch andere unbekannte Inseln giebt, ja man hat angenommen, daß Spitzbergen mit Franz-Josephs-Land zusammen überhaupt einen einzigen Archipel kleiner polarer Inseln bildet, eine Ansicht, die ja neuerdings Nansen gleichfalls gewonnen hat. Man hat auch bereits die Vermutung ausgesprochen, daß diese mutmaßliche Kette kleiner Inseln zwischen Spitzbergen und Franz-Josephs-Land, welche nur verhältnismäßig schmale Meeresarme zwischen sich frei lassen würde, die ungeheuren Eismassen des von Sibirien über die Gebiete des Pols herüber kommenden gewaltigen Meeresstroms aufstaut, zum großen Teil an ihrer Weiterwanderung nach Süden verhindert und damit einen wichtige klimatische Schutzwehr für den Norden Skandinaviens bildet, da der Golfstrom allein nicht im stande sein würde, dem abkühlenden Einfluß jener andringenden Eisschollen die Wage zu halten. Das Eis, welches an den im Osten von Spitzbergen gelegenen Meeresteilen, also südlich von jener Kette sich findet, würde demnach zum geringeren Teil dem polaren Meereise entstammen, zum größeren den Gletschern Spitzbergens selbst und dem erst südlich jener Inselkette gebildeten Meereise.

Die Eisverhältnisse sind übrigens auch an den West- und Nordküsten Spitzbergens nicht in jedem Jahre gleich günstig. Andauernde Nordwinde z. B. treiben auch im Sommer das Eis des Polarmeeres zuweilen bis dicht an die Küste heran, so daß Schiffe, die sich in den nördlichen Fjorden aufhalten, gelegentlich eingeschlossen werden. So ging es beispielsweise im vorigen Jahr der Expedition Bades, die in die Wijde-Bay eingelaufen war und beim Versuch der Rückkehr den Eingang des Fjordes mit Eis verstopft fand; zum Glück erlaubte am folgenden Tage eine Bewegung im Eis dem Schiffe, noch zu entschlüpfen. Auf einer früheren Expedition (1891) wurde, nach einer Mitteilung des daran beteiligten Grafen Max von Zeppelin, das Schiff sogar im Smeerenburg-Sunde vom Eise verfolgt, sodaß man unter schweren Gefahren den Ausweg durch den unsicheren Sund südlich von der Dänen-Insel suchen mußte.

Ebenso bewirken anhaltende Nordostwinde, daß große Eismassen um das Südkap Spitzbergens herumkommen und von da aus nordwärts schwimmend die westlichen Gestade blockieren, die dortigen Fjorde mit Eis füllend. Gewöhnlich kommen die norwegischen Fischer schon im Mai nach Spitzbergen, wo sie zwar immer noch viel Eis, aber doch bereits die Möglichkeit finden, die Küste zu erreichen. Im Juli, August

und September ist die Westküste meist frei von Eis; im Oktober jedoch beginnt die Gefahr der Einschließung von neuem.

Die West- und Nordküste Spitzbergens ist von tiefen Fjorden zerschnitten, die weit in das Innere hineindringen und namentlich die Hauptinsel sehr energisch gliedern. Die Ostküsten zeigen auf der Karte einen gleichmäßigeren Verlauf; doch werden sie vielleicht stellenweise bei besserer Bekanntschaft eine reichere Gliederung zeigen; so greift nach Nordenskjöld an der auf unserer Karte punktierten Stelle der Ostküste vom Nordostland möglicherweise ein nur durch Eis verhüllter großer Fjord ins Land hinein.

Das Innere Spitzbergens ist noch fast ganz unerforscht. Mir sind nur zwei Durchquerungen der großen Inseln des Archipels bekannt. Die eine wurde im Juni 1873 von Nordenskjöld und Palander ausgeführt, welche das Nordostland auf Schlitten durchkreuzten; eine zweite hat die englische Expedition Sir Martin Conways in diesem Sommer in Westspitzbergen ausgeführt. Dieser überschritt zweimal die engste Stelle zwischen dem Eisfjord und dem Storefjord, indem er von der Sassen-Bay zur Agardh-Bay und von dort wieder zurück zur Advent-Bay ging. Der größte Teil des Nordostlandes erwies sich als durchaus vom Inlandeise bedeckt, eine einzige öde

Schnee- und Eiswüste von 600—700 m Höhe. Auch von Westspitzbergen ist anzunehmen, daß große Teile des Inneren mit zusammenhängendem Eise bedeckt sind, an eine vollständige einheitliche Vergletscherung nach Art Grönlands ist indes nicht zu denken. Sir Martin Conway fand, wenn ich ihn recht verstanden, auf seinen Wegen durch das Innere vielgestaltige Thäler mit Einzelgletschern, den Thal- und Gletscherbildungen an der Küste des Eisfjordes ähnlich. In gleicher Weise scheinen noch andere Thalsysteme die inneren Massen Westspitzbergens zu gliedern. Daß aber auch dort große Inlandeisfelder vorhanden sind, ist zweifellos. Oft genug bieten schon die Küstengletscher sichtlich das Bild ungeheurer Eismassen, die nicht aus einem begrenzten Firngebiet entstehen, sondern aus einem unübersehbaren Inlandeise hervorquellen.

Ich bemerkte früher, daß die eigentümlich gleichmäßige Höhe der Berggipfel schon von weitem dem Lande den Eindruck eines ursprünglichen Plateaus verliehe, welches erst durch nachträgliche Erosion gegliedert wurde. Als ein großes, vielfach gebrochenes und zerschnittenes Plateau faßt man den Archipel auch wirklich auf. Allerdings muß die Ausfurchung an den von uns gesehenen Küsten durch sehr lange oder sehr mächtig arbeitende Kräfte bewirkt sein, denn nirgends stürzen die zum Meere auslaufenden Gletscher über

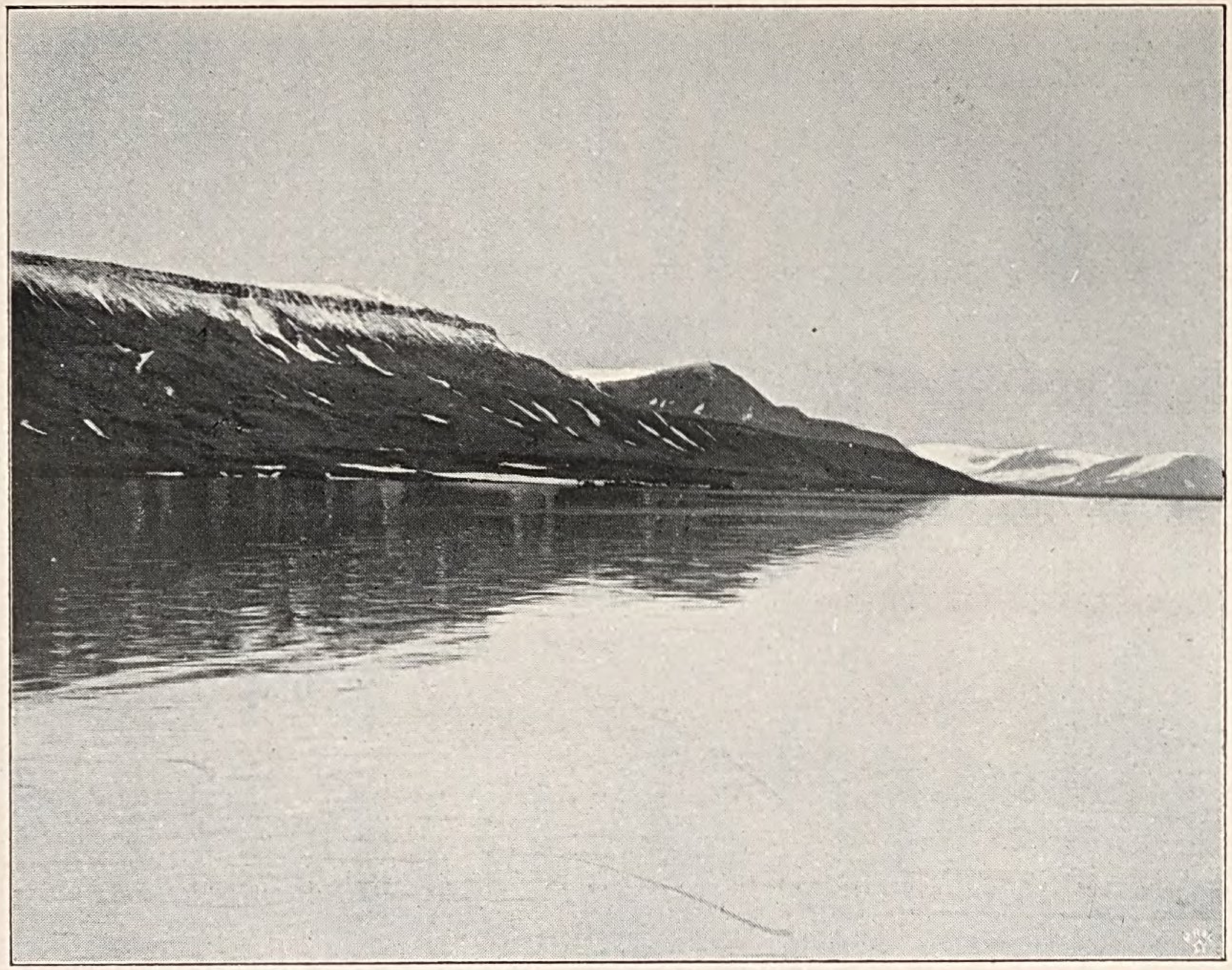
steile Ränder zur Küste nieder, sondern sie fließen in sehr breiten und augenscheinlich sanft geneigten Thalflächen zwischen scharfkantigen Bergzügen abwärts.

Soweit die geologische Erforschung Spitzbergens bis jetzt gediehen, hat sich gezeigt, daß sein Boden außerordentlich mannigfaltig zusammengesetzt ist. Ein vorwiegender Teil der Nordküsten und die ganze Nordwestecke des Hauptlandes, einschließlich der Amsterdam- und der Dänen-Insel, besteht aus Urgesteinen, Graniten und Gneisen, andere Gebiete des Nordens aus einem ebenfalls sehr alten Gestein, das man als Hekla-Hook-System bezeichnet. Das letztere bildet auch in einer schmalen Zone den ganzen Westrand Spitzbergens. Weiter im Inneren schließen sich daran jüngere Gesteine: Trias, Jura und Tertiär. Diese jüngeren Gesteine, die auch die östlicheren Inseln zusammenzusetzen scheinen, sind mehr oder weniger wagerecht gelagert, und hierauf beruht namentlich der Plateaucharakter Spitzbergens.

Die Verschiedenheit der geologischen Zusammensetzung des Bodens prägt sich sehr deutlich in den landschaftlichen Formen aus. Im Norden und Nordwesten Spitzbergens, sowie an der ganzen Westküste, besonders König Karls-Vorland, d. h. also im Bereich des Urgesteins und des Hekla-Hook-Systems, zeigten sich uns sehr vielgestaltige, spitzwinklige Formen, mit himmelanstrebenden Linien: scharfe Grate, Hörner, Zacken

und steile Wände, kurz alpine Formen. Als wir das Land von Norden her unter kleinem Winkel auf den Wellen schwimmen sahen, glich sein Anblick außerordentlich dem der Kette des Berner Oberlandes, von einem fernen Gipfel der Voralpen gesehen. In den mittleren Teilen Westspitzbergens dagegen, im Inneren der Kingsbay, dem Green Harbour und der Adventbay, bot die Landschaft ganz andere Gestalten. Hier herrschten sedimentäre Gesteine in meist horizontaler Lagerung; hier wog infolge dessen die wagerechte Linie vor, und wir erblickten plateauartige Gebilde, ungeheuren Terrassen und riesigen Kastellen ähnlich. Erschien der Norden kühner und romantischer, so konnte doch auch der Süden malerisch daneben bestehen; seine ernsten, strengen Formen hatten sogar vielleicht noch mehr erhabene Größe als jene. In die Augen springt jener landschaftliche Unterschied bei einem Vergleich unserer Ansichten aus den Umgebungen der Dänen-Insel mit der Landschaft vom Ufer des Greenharbour.

Der südlichste Fjord, der Hornsund, ist ganz in die Hekla-Hook-Formation eingeschnitten. Ich sah ihn unter ungünstigen Umständen, größtenteils von Nebeln verhüllt, aber er schien, ganz dem Charakter des Gesteins entsprechend, wieder sehr alpine Formen zu haben. Der höchste gemessene Berg von Spitzbergen, der malerische, weithin sichtbare Kegel des



Landschaft bei Greenharbour.
Ostufer.

Piks von Hornsund, gehört ebenfalls derselben Formation an. Seine Höhe ist auf 1386 m bestimmt, doch erhalten wir vielleicht binnen kurzem eine genauere Zahl durch die Veröffentlichungen der Expedition Conway, von der zwei Mitglieder diesen Berg zum ersten Male erstiegen haben.

In dem Tertiär des Belsundes findet man wohlerhaltene Versteinerungen, fossile Reste von Pappeln, Erlen, Haselstauden, Platanen und Zypressen, so daß dort in jener Periode ein weit milderes Klima als jetzt geherrscht haben muß, mindestens dem des südlichen Norwegens ähnlich. Die ehemalige Vegetation hat Braunkohlenlager von bedeutender Mächtigkeit erzeugt; aber auch Steinkohlen giebt es, die vielfach am Tage liegen und ein trefflich brennendes, wenig aschendes Material liefern. Schon Scoresby machte auf sie aufmerksam, sie sind seitdem wiederholt untersucht worden, und man hat schon mehrfach den Gedanken angeregt, diese herrenlose Schätze finanziell zu verwerten.

Spitzbergen ist den größten Teil des Jahres fast völlig verschneit. In den kurzen Sommermonaten, und auch da nur an den Küsten, wird der Fels bis zu 4—500 m Höhe freigelegt, doch schneit es gelegentlich zu jeder Jahreszeit, wir haben im Juli und August mehrmals Schneefall gehabt. In allen Teilen Spitzbergens reicht der Schnee an beschatteten Stellen bis

zum Meere hinunter. Im Sommer strömt von den Gletschern und dem schmelzenden Schnee eine gewaltige Menge Wasser zu Thal. Überall, wo sich ebene Stellen finden, ist deshalb der Grund außerordentlich quellenreich und moorig: eine Spitzbergenreise ohne Wasserstiefel ist undenkbar.

Das gewaltigste Phänomen Spitzbergens sind die Gletscher, die in außerordentlicher Zahl überall zwischen den Bergen lagern, teils in deutlich abgegrenzten Firnmulden, teils aus der Inlandeismasse entspringen und in den meisten Fällen das Meer erreichen. Hier brechen sie in jenen langen Steilwänden von 30—80 und 100 m Höhe ab, die einen so prächtigen Anblick bieten. In blauen Eishöhlen donnert die Brandung, die Bänderstruktur des Eises wird deutlich sichtbar, und stets umgiebt den Gletscher ein Schwarm losgebrochener Eisstücke, die von den Wellen rasch zu phantastischen Formen zerfressen werden. Der Wind entführt sie hierhin und dorthin in den Fjorden, packt sie in deren Hintergrunde zusammen oder läßt sie in die freie See hinausschwimmen. Der breiteste Gletscher der Westküste Spitzbergens liegt im Norden des Hornsundes; er soll eine Eiswand von 20 km Länge und 120 m Höhe haben. Über beinahe 20 Bogenminuten, mehr als 30 km, erstreckt sich das Gletschergebiet des „die Sieben Eisberge“ genannten Küstenstrichs im Süden

der Dänen-Insel. Wir haben hier zwar sieben Gletscher, die aber nur durch schmale Felsgrate getrennt sind und wahrscheinlich größtenteils aus einer einzigen Inlandeismasse hervorquellen. An der Ostküste des Nordostlandes soll sich eine einzige Eiswand von 100 km Länge der Dickson-Gletscher hinziehen.

So gewaltige Eisberge wie die Gletscher Grönlands erzeugen die Eisströme Spitzbergens freilich nicht. Es lassen sich bei den von uns beobachteten Gletschern Westspitzbergens verschiedene Gründe dafür anführen. Die Gletscher Grönlands, von denen die bedeutendste Eisbergerzeugung ausgeht, drängen sich meist in relativ schmalen Thälern unter dem Hochdruck einer viel mächtigeren Inlandeisdecke zum Meere hinab, ihre Fortbewegung ist außerordentlich rasch, und sie treffen an der Küste ein tiefes Meer, in welches ihre Zunge eintaucht. Sobald der Auftrieb des schwimmenden Eises, das ja leichter als Wasser ist, stärker wird als die Konsistenz der Gletschermasse, bricht das Ende derselben in beträchtlichem Umfange auf einmal los und treibt als Eisberg davon. In Spitzbergen liegt die Sache ganz anders: die Gletscher fließen bequem in breiten Thalböden hernieder, der Druck von oben scheint bedeutend geringer zu sein, und die Küstengewässer sind flach. Das Gletscherende kommt daher wohl gar nicht zum Schwimmen, sondern bröckelt unter dem Einfluß der Brandung

allmählich in kleinen Teilchen ab. Vielleicht trägt auch die verhältnismäßige Wärme des Küstenwassers zur fortdauernden Zerstörung des Gletschers mit bei. Wir konnten dies Abbrechen vielfach beobachten; das Schauspiel hält mit dem großartigen Kalben der Gletscher Grönlands, das uns so wirkungsvoll geschildert wird, gar keinen Vergleich aus, es war mehr ein Abkrümeln; die größten Stücke, die wir überhaupt sahen, übertrafen die Größe eines kleineren Seeschiffes nicht, und meist waren es viel kleinere Brocken; doch soll es größere Formen geben. Dafür geht das Abbrechen aber viel häufiger vor sich: auf der Dänen-Insel vergingen nur wenige Stunden, ohne daß wir das ferne Grollen der Gletscher des Smeerenburg-Sundes hörten.

Das Klima Westspitzbergens ist im Sommer, während der langen Sonnenzeit — die Sonne geht schon in der Höhe von Bel-Sund vom 20. April bis 22. August nicht unter — durchaus angenehm, die Temperatur fällt selten unter Null; während unserer Fahrt geschah es niemals. Die höchste bisher überhaupt in Spitzbergen beobachtete Temperatur war + 16 Grad Celsius. Die mittlere Jahrestemperatur ist an der Südspitze —5 Grad Celsius, an den Nordküsten —7 bis 8 Grad. Stürme giebt es kaum jemals um diese Zeit, dagegen tritt oft plötzlicher Nebel ein. Wir beobachteten selbst, wie über die im Sonnenschein

daliegende Flut der Dänen-Gasse so rasch eine dicke Nebelwolke vom offenen Meere hereinkroch, daß binnen etwa zehn Minuten jede Aussicht verschwunden war.

Merkwürdig ist der Einfluß der Luft. Die Fingernägel zerbrechen einem, die Haut springt auf, sodaß wir alle fortwährend kleine Wunden an den Händen hatten, ohne zu wissen woher. Andererseits wirkt sie trotz ihres Feuchtigkeitsgehaltes, wohl wegen ihrer stets niedrigen Temperatur, merkwürdig konservierend. An den zum Teil 200 Jahre alten Gräbern der Smeerenburg-Halbinsel waren die vielfach aus dem Boden herausragenden, am Tage liegenden Bretter der Särge noch wohl erhalten. Eine steinerne Gedenktafel, welche die Namen einiger Matrosen enthielt, die von 1623—24 und 1624—25 dort überwintert hatten, war noch so scharf geschnitten, als käme sie eben vom Steinmetz. Die Gebeine lagen zum großen Teil zerstreut herum, sehr wenig verwittert. Leichname von Menschen und Tieren erhalten sich sehr lange ohne Verwesung. Die Atmosphäre ist dabei von einer seltenen Durchsichtigkeit, sodaß Höhen- und Größenschätzung sehr erschwert wird. Die Gegenstände stehen alle neben einander, die uns gewohnte Luftperspektive, an der wir die Entfernungen unwillkürlich viel mehr zu messen pflegen als an den stereoskopischen Seh-

winkeln unserer beiden Augen, fehlt hier; man hat manchmal, durch solch eine Gegend wandelnd, ein Gefühl der Trunkenheit, so unsicher macht das mangelnde Schätzungsvermögen.

Die Flora des Landes klammert sich an jedes Fleckchen, das eine Möglichkeit der Existenz gewährt, und sie benutzt die kurzen Sommerwochen, um mit fieberhafter Hast den Kreislauf ihres Wachsens, Blühens und Reifens zu vollenden. An den vom Schnee befreiten Felshängen und auf den Moorflächen gewahrt das Auge von weitem gleichmäßig graugrüne Flächen, in den südlichen Teilen Spitzbergens bereits sichtlich ausgedehnter als in den nördlichen. In der Nähe weist diese Pflanzendecke aber eine große Mannigfaltigkeit auf. Allerdings werden die Pflänzlein nur an windgeschützten, gut bewässerten Stellen länger als unser Finger, und es berührt eigentümlich, die Verwandten unserer größten Blumenarten, wie z. B. den Mohn, hier in liliputanischer Kleinheit, sonst aber ganz denselben Formen wiederzufinden. Die intensiven Farben der Blütchen erwähnte ich bereits. Man hat etwa 120 Gattungen von Phanerogamen bestimmt. Von ungemeiner Vielgestaltigkeit und Zierlichkeit der Formen sind die Moose und Flechten, von denen man über 200 Arten festgestellt hat. Am zähesten sind die Flechten, welche mit ihren silbergrauen, brennend roten

oder schmutzig schwarzen, filzartigen Häutchen allenthalben das fahle Gestein überziehen.

Trotzdem ist Spitzbergen reich an Holz, aber freilich nur an solchem, das in langer Wanderung hierher gelangt ist. Große Massen von Treibholz, meist in bearbeitetem Zustande aus Schiffbrüchen herstammend, teils aber auch natürliche Baumstämme, ausgebleicht von Wasser und Luft, werden angeschwemmt. Ich selbst beobachtete auf unserer Fahrt zum Packeisrande im Norden von Spitzbergen mehrfach treibendes Holz; immer waren es aber bearbeitete Balken. Die Herkunft dieser Hölzer sowie anderer in Spitzbergen angetriebener Gegenstände beweist, daß sowohl der aus Mittelamerika kommende Golfstrom wie die von Nordasien herüberfließende Polarströmung an der Anschwemmung beteiligt sind.

Von den 16 Arten der Säugetiere sind 12 Meersäuger, namentlich Robbenarten, und nur vier sind Landtiere: der Bär, das Ren, der blaue Fuchs und eine Feldmaus. Frische Bärenspuren habe ich selbst auf dem Neuschnee eines der Smeerenbnrg-Gletscher gesehen, auch waren einige Wochen zuvor von einem Mitgliede der Andréeschen Expedition ein paar Bären getötet worden. Uns ist keiner zu Gesicht gekommen; sie ziehen sich mit dem weichenden Eise im Sommer im allgemeinen von Spitzbergen, wenigstens dem

westlichen und südlichen, zurück, man trifft sie nur vereinzelt. Renntiere und Füchse sind häufiger, und wir haben deren eine ganze Anzahl geschossen. Die Spuren der Renntiere waren in allen Thälern und an den Küsten außerordentlich häufig, ihre Losung so sehr, daß man sich stellenweise auf einer Schafweide zu befinden schien. Daß sie trotz der starken Nachstellung — Spitzbergen ist ja das herrenlose gelobte Land, wo man ohne Jagdschein schießen darf — sich nicht mehr vermindert haben, glaubt Nordenskjöld aus einer winterlichen Nachwanderung über das Eis von Nowaja Semlja her erklären zu sollen. Walrosse finden sich noch zuweilen im Norden; wir haben ihre Knochen zahlreich an der Liefde-Bai gesammelt. Reich ist das Land an Vögeln; Insekten dagegen, von denen 15 Arten konstatiert sind, schienen nur äußerst spärlich vorhanden zu sein. Eine kleine Spinne, die einer von uns unter dem Deckel seiner Taschenuhr heimbrachte, erregte Sensation.

Unsäglich dürftig ist das Dasein aller Lebewesen in Spitzbergen. Ich werde immer der einen Nacht gedenken, in welcher ich an der Küste der Sassen-Bay von 12 bis 5 Uhr auf Renntiere pürschen ging. Wir stiegen ein flaches Thal hinauf, dessen Grund durch seine massenhaften Spuren bewies, daß es ein Lieblingsplatz der Renntiere war, ein Thal von

einer ganz unbeschreiblichen Öde; überall ein quatschiger, klebriger Grund, in den man bis an die Waden einsank, im Thalweg ein zwischen Geröll und Firnschneefladen einherrollender Bach, Nebel an den kahlen Berghängen, die sichtlich nirgends eine Höhle oder sonst einen Schlupfwinkel boten, und vom grauen Himmel dabei ein unablässiges feuchtes Schneegeriesel, das einen trotz allen Aquavits bis aufs Mark durchkältete. Und das ist der schönste Monat hier!

Trotz alledem haben Menschen hier nicht nur aus Not gelegentlich überwintert, sondern ein Russe, Staraschtschin mit Namen, soll in Green-Harbours 23 Jahre gelebt haben und 1826 im Greisenalter dort gestorben sein.

Unfreiwillige Überwinterungen von Fischern und Renntierjägern kommen alle paar Jahre vor. Die Leute halten sich im Fangeifer zu lange bei Spitzbergen auf, das Eis des östlichen Polarmeeres schiebt sich unversehens mit den kalten Strömungen in der Gegend der Bäreninsel nach Westen vor, d. h. es kommt plötzlich um die Südspitze von Spitzbergen geschwommen und verlegt den Fahrzeugen den Heimweg nach Süden. Sie flüchten sich dann vor dem immer näher, bald auch von Norden, herandringenden Eise ins Innere der Fjorde und suchen, so gut es geht, ihr Leben dort bis zum nächsten Sommer und

bis zum Auftauen des Eises zu fristen. Fast immer aber geht ein Teil der Leute dabei am Skorbut zu Grunde.

Gegenwärtig ist Spitzbergen in eine neue Periode seiner Kulturentwickelung getreten, insofern es Touristenland geworden ist. Noch hat das Land keinen politischen Herrn und keine Einwohner, wohl aber hat es schon ein Hotel. Auf der flachen Landzunge nämlich, welche die Advent-Bay von dem größeren Eisfjord abschneidet, steht seit diesem Sommer ein kleines norwegisches Holzhaus, eine „Touristenhütte", errichtet von der Vesteraalenschen Dampfschiffsgesellschaft. Zum ersten Male hat diese Gesellschaft in dieser Saison eine regelmäßige Schiffsverbindung zwischen Norwegen und Spitzbergen eingerichtet: sechs Mal ist der kleine, aber ganz hübsch eingerichtete Dampfer „Lofoten" zwischen dem 7. Juli und 11. August von Hammerfest nach der Advent-Bay abgegangen. Für einen Preis von 360 Kronen konnte man von Hammerfest hin und zurück die Reise machen und acht Tage, d. h. bis zur nächsten Wiederkehr der „Lofoten", sich bei freier Verpflegung und freier Lieferung von Jagd- und Fischereigeräten in der Touristenhütte aufhalten. Die Hütte enthielt außer Küche und Wohnung für die Bedienung zehn kleine schiffskabinenartige Kojen mit je zwei Betten und einen großen „Salon", wo man speiste, plauderte und tanzte.

Für denjenigen, der von hier aus weitere Ausflüge machen wollte, hielt sich die kleine Dampfschaluppe „Expreß", die wir bereits kennen gelernt haben, während jener Sommerwochen in der Advent-Bay auf.

Damit ist Spitzbergen thatsächlich für die regelmäßige Touristik erobert. Das kleine Hotel ist für den Winter nur ausgeräumt und die Fenster sind vernagelt worden, damit der Salon nicht in der Wintersaison von den Eisbären zu ihren Vergnügungen benutzt wird; im nächsten Juli aber soll es wieder eröffnet werden.

Ob man sich über die Eroberung vom Standpunkte des Naturfreundes freuen soll, ist freilich eine andere Frage.

Welche Gegenden Spitzbergens ich aus eigener Anschauung kennen gelernt habe, geht aus dem beigefügten Kärtchen Tafel 2 hervor.

Unter den besuchten Stätten befinden sich einige, die für die Natur Spitzbergens sowohl, wie für seine kurze kulturelle Geschichte interessant sind. Die Liefde-Bay, die ich bereits schilderte, soll ihren Namen „Liebes-Bay" von den Freudenmädchen haben, die während der Blüteperiode des Fischfangs in früheren Jahrhunderten allsommerlich in Massen sich dort auf-

hielten, und von dem zügellosen Treiben, dem sich die wilde Fischer- und Matrosenbevölkerung hingab.*)

Ein noch belebterer Platz zu jener Zeit war der Smeerenburg-Sund, die Meeresgasse, in deren Nachbarschaft die Ballonhalle Andrées stand. Der Smeerenburg-Sund galt früh für den besten Hafen auf Spitzbergen. Seine Ostufer werden von steilen, wildgezackten Bergen und gewaltigen Gletschern gebildet, an seinem Westufer befindet sich, zur Insel Amsterdam gehörig, eine große flache Halbinsel, dieselbe, die wir während unseres Aufenthalts im Virgo-Hafen unmittelbar jenseits des Danes-Gat vor uns hatten. Sie eignet sich vortefflich für eine große Ansiedelung, daher befand sich hier während des 17. Jahrhunderts das holländische Smeerenburg, eine richtige Stadt aus Hütten und Gezelten, die zwar nur während des Sommers bewohnt war, in diesen Monaten aber zeitweilig 18 000 Einwohner besessen haben soll. Smeerenburg und seine Fischereien waren so wertvoll für Holland, daß die Frage aufgeworfen werden konnte, welcher Besitz am ersten verteidigt werden müsse, Batavia auf der gesegneten Tropeninsel Java oder dieser Ort im unwirtlichen Norden. Wir besuchten mehrfach die histo-

*) Ich entnehme diese Notiz einer Veröffentlichung des Herrn Jens Lützen, eines Reisegenossen vom „Erling Jarl" (vgl. Leipziger Illustrierte Zeitung v. 5. September 1896, S. 280).

rische Stätte, aber es berührte uns fast wie eine unglaubliche Sage, daß auf diesen öden Geröllflächen, die heut nicht mehr die geringste Spur ehemaliger menschlicher Wohnstätten zeigen, einst ein derartiges Treiben geherrscht haben und da, wo jetzt nur der heisere Schrei der Möwen und das ferne Grollen der Gletscher durch die unendliche Stille klingt, ehemals der Lärm von Branntweinschenken, Spielhöllen und Chansonetten-Bühnen erschollen sein soll. Und doch war es so. Oft genug unterbrachen auch erbitterte Kämpfe mit den rivalisierenden Nationen die hastige Arbeit oder den wilden Genuß der rohen Gesellen, und nicht nur das Blut der Robben, sondern auch das der erschlagenen Menschen hat massenhaft diesen Boden gedüngt. Haben die alten Einwohner Smeerenburgs auch von ihrem Leben keine Spuren mehr hinterlassen, so doch von ihrem Sterben. Sehr zahlreich und wohlerhalten sind die Gräber von Smeerenburg.

Eine Gruppe dieser Gräber fanden wir schon auf der mitten im Danes-Gat gelegenen kleinen Felsinsel, einer öden Granitkuppe, der man noch in unmittelbarer Nähe nicht ansieht, daß sie menschliche Spuren bergen könnte. Erklettert man aber die rundgespülten Klippen, so findet man die Gräberstätten in den mosigen und mit Erde gefüllten Einsenkungen zwischen den Blöcken. Durchgäng sind die Gräber nur sehr

wenig in die Erde eingelassen, meist schaut die Hälfte des Brettersarges aus dem Boden heraus, außerordentlich gut erhalten. Freilich ist der Deckel meist zerstört, und die Gebeine der Toten liegen frei zu Tage, von den Eisbären oder den Füchsen, vielleicht auch von menschlichen Besuchern durcheinander geworfen und verschleppt.

Eine zweite Gruppe fanden wir unweit des Südufers der Smeerenburg-Halbinsel. Hier lagen die im übrigen ganz ähnlich anzusehenden Gräber in Reihen geordnet. Einige waren noch besser erhalten und zweifellos jüngeren Datums. Die bedeutendste Gräberstätte liegt aber auf der dem freien Eismeer zugewandten Seite der Halbinsel. Hier fällt das Ufer in einem niedrigen Steilrande ab, und hart über dieser Wand befindet sich eine große Zahl wohlerhaltener, aber doch zweifellos sehr alter Holzsärge, zum Teil noch gefüllt, zum Teil umgeben von losen, morschen Schädeln und Gebeinen. In einer der hohlen Schädeldecken fand einer der Unsrigen das Ei einer Eidergans. Zwischen diesen Gräbern befand sich auch, aufrecht an einen Stein gelehnt, die von verschiedenen Besuchern Spitzbergens beschriebene Marmortafel, die von zwei im Anfang des 17. Jahrhunderts dort ausgeführten Überwinterungen holländischer Matrosen in holländischer Sprache Zeugnis giebt. Man kann

sich keinen ernsthafteren Anblick denken als diese Gräberstätte hier oben auf dem öden Uferrande, im Angesicht des grenzenlosen Nordmeeres.

Von großem Interesse war für mich auch ein Besuch am jenseitigen Ufer des Smeerenburgsundes, den ich mit meinen Freunden Wieland und Niemeyer am 30. Juli ausführte. Leider hatten wir ja von dem Gipfel der Dänen-Insel keinen Blick in das geheimnisvolle Innere des Hauptlandes thun können, von den hohen Felshörnern jenseits des Sundes aus mußte dies aber möglich sein. Wir hatten uns eines der höchsten darunter, die überaus malerisch im Hintergrunde eines mächtigen Eiszirkus emporsteigende Spitze ausersehen, die gerade der Dänen-Gasse gegenüber liegt. Um an ihren Fuß zu gelangen, mußte man den mächtigen Gletscher begehen, der diesen Zirkus ausfüllt. Mit Seil und Eispickel bewaffnet — ich nahm in Ermangelung des letzteren einen Bootshaken —, sowie mit einer kleinen schwarzweißroten Fahne, die wir dort oben aufpflanzen wollten, ließen wir uns von zwei Matrosen des „Erling Jarl" zum Fuß der Gletscherwand hinüberrudern.

Schon lange, ehe wir den Gletscher selbst erreichten, trafen wir auf die schwimmenden Eisbrocken, die seinen Fuß umgaben, meist Trümmer, brüchiges, morsches Eis, das in sehr kleine Teile zersplittert war. Auf beträcht-

liche Entfernung hin erkannte man an der bläulichweißen Gletscherwand die in tieferem Blau gefärbte Bruchstelle, von wo diese Brocken neuerdings herabgekommen waren. In der Nähe wuchs die Gletscherwand zu gewaltiger Größe vor uns empor, doch war es sehr schwer, ihre wahre Höhe zu bestimmen. In der Mitte, wo die Wand am höchsten war, schätzte ich sie auf etwa 50 Meter. Es war bei dem brüchigen Zustande des Gletscherendes in dieser Hochsommerzeit nicht geraten, sich ihm allzukühn zu nähern. Das Eis schien sich nicht weit in das Meer vorzuschieben, größtenteils sah man vielmehr, daß es unmittelbar an der Küste auflag, denn bei dem Ebbestand des Wassers traten die Gesteinsblöcke seiner Grundmoräne hervor. Weithin war vor ihm die See milchig gefärbt, und das Geräusch der Schmelzwasser, die unsichtbar unter ihm durch diese Blöcke rieselten, schon von fern vernehmbar. Auch rechts und links vom Gletscher war die Küste durch einen zusammenhängenden, von der Flutbrandung unterhöhlten Streifen alten Schnees unersteiglich gemacht. Nur unmittelbar neben der Gletscherwand hatte ein Schmelzbach eine kleine Lücke hineingefressen. Hier landeten wir auf den überspülten Ufersteinen und erklommen mit einiger Schwierigkeit die große, aus mächtigen, sehr lose geschichteten Blöcken bestehende Seitenmoräne des Gletschers, die dessen Oberfläche beträchtlich über=



Gletscher am Smeerenburg-Sund.

ragte. In allmählicher Wölbung stieg der Gletscher nach seiner Mittelachse zu an. Das ganze untere Ende war aber nach dem Hintergrunde hin mit einer blendend weißen Schneedecke überzogen. Oberflächen-Moränen waren auf ihm nicht entwickelt, nur ganz vereinzelte Blöcke lagen darauf zerstreut, die gegen das Ende des Gletschers hin einige schöne Tische bildeten.

Der ganze Gletscher erschien höchst zahm, die Spalten waren am unteren Ende nicht häufig und sehr schmal. Wieland, ein langjähriger und ausgezeichneter Bergsteiger, der die Jungfrau, das Matterhorn, die weiße Frau in der Blümlisalp und andere Gipfel ersten Ranges genommen, bedauerte, daß wir uns mit dem ganz überflüssigen Seile geschleppt hätten. Anfangs ging die Wanderung auch sehr glatt; mit Leichtigkeit sprangen wir über die Spalten. Dann aber kamen wir in das Gebiet, wo Schnee über dem Gletscher lag, und hier wurde die Begehung sehr unangenehm. In wochenlangem Sonnenschein gefriert nämlich der Schnee nicht, wie es allmählich auf den Alpengletschern geschieht, und die Schneebrücken sind daher äußerst unzuverlässig. Binnen kurzem erkannten wir die unbedingte Notwendigkeit des Anseilens. Wieland ging voran mit jenem wunderbar ruhigen Tritt des altgeübten Bergsteigers und mit der bewundernswerten

Kaltblütigkeit und Vorsicht zugleich, deren Vereinigung das Ideal eines Führers ausmacht. Ruhig prüfte er mit seinem Pickel jeden Schritt zuvor und legte die Spalten frei, über die wir dann, mit einem schaudernden Blick in die gähnende, dunkelblaue Tiefe, hinübersprangen. Ich ging in der Mitte, Niemeyer zuletzt. Auf unser Seil, eine alte Schiffsleine, war kein rechter Verlaß, und die Situation wurde dabei immer kritischer; bald brach Wieland bis zum halben Leibe ein, dann wieder einmal ich. Gelegentlich entdeckten wir auch zu unserer nicht gerade angenehmen Überraschung, daß wir eine ganze Weile alle drei auf ein und derselben Spalte entlang gewandert waren. Wäre sie unter uns eingesunken, so waren wir alle drei unweigerlich verloren. Trotzdem versuchten wir es nach verschiedenen Richtungen immer wieder aufs neue, weiter zu kommen, denn leichten Kaufes wollten wir unser Ziel, die prächtige Bergspitze, die sich immer stolzer vor uns aufbaute, nicht aufgeben. Ich machte dabei, wie schon oft, die psychische Erfahrung, daß ich während der Gefahr selbst keinerlei Aufregung empfand. Der Verstand erkannte dieselbe wohl vollkommen, beschäftigte sich aber nur damit, von Minute zu Minute zu finden, was augenblicklich zu thun war. Selbst in dem Moment, wo ich das Bodenlose unter meinen Füßen fühlte, dachte ich nichts weiter als: „Da mußt Du wieder heraus!“

Auch hatte ich ein unbedingtes Vertrauen in die sichere Ruhe unseres Führers, der, ohne viel zu sagen, stetig voran schritt und seine einfachen Weisungen gab. Gegen oben hin wurde der Schnee immer weicher, wir sanken, bereits völlig durchnäßt, bei jedem Schritte tief ein, und die Schneebrücken wurden immer unsicherer. Auch mehrten sich die Spalten unheimlich, es schien, als ob dort unter der trügerischen Schneedecke ein wildes Labyrinth von Klüften, mit verhältnismäßig schmalen Graten dazwischen, verborgen liege; und so erklärte endlich, nach vierstündiger Wanderung, Wieland selbst, es ginge nicht weiter, er habe den Gletscher doch vollkommen unterschätzt. Vorsichtig tasteten wir uns auf unseren Spuren zurück und erreichten nach etwa einer Stunde den schneefreien Gletscher wieder. Hier erst verriet uns Wieland, daß er die Tour für eine der gefährlichsten halte, die er je unternommen.

Bemerkenswert war an unserem Gletscher, daß das Querspaltensystem durchweg nach oben zu konvex gekrümmt war, nicht wie bei den Gletschern gewöhnlich, nach abwärts. Es dürfte sich das wohl nur aus der Konfiguration des darunter liegenden Thalbodens erklären; schien aber in Spitzbergen öfter vorzukommen. So z. B. auch bei dem mächtigen Gully-Gletscher der Magdalenen-Bay, in die wir nach der Abreise von der Dänen-Insel einliefen.

Nach der Magdalenen-Bay besuchten wir die Kings-Bay, deren Hintergrund durch eine ungeheure Gletschermasse ausgefüllt wird, aus der die Bergspitzen der „drei Kronen" als rings vom Eis umflossene Inseln hervorragen. Auf einer Wanderung ins Innere der Südküste dieser Bay kam ich zu einem Gletscher, der augenscheinlich im Rückgange war. Er endigte in einem weiten Thalkessel; seine wuchtige Eismasse ruhte auf einer starken Grundmoräne und war auch auf der Oberfläche größtenteils mit Schutt bedeckt. Zahlreiche Wasserfälle stürzten über den Eisrand herunter, sammelten sich in dem Thal und brachen sich, als ein rot gefärbter Fluß durch die rötlichen Geröllmassen einen tiefen, kañonartigen Weg zum Ufer. Das Rauschen der Wasser klang merkwürdig durch die Stille; nichts Lebendes sah ich als ein paar Seevögel, die, sobald ich mich bewegte, schreiend und wunderlich mit den Flügeln schlagend auf dem sumpfigen Grunde komische Tänze aufführten, offenbar um mich von ihrem in der Nähe befindlichen Nest abzulocken. Zur Rechten stieg ein grandioses Bergmassiv empor, oben im Nebel sich verlierend, dessen horizontale Schichten ihm eigentlich einen stufenförmigen Bau gaben; durch ungeheure Geröllmassen, die von weitem wie gelber Sand ausschauten, war er aber zur Pyramide abgeschrägt. Das Ganze sah in seiner weißgelben Fär-

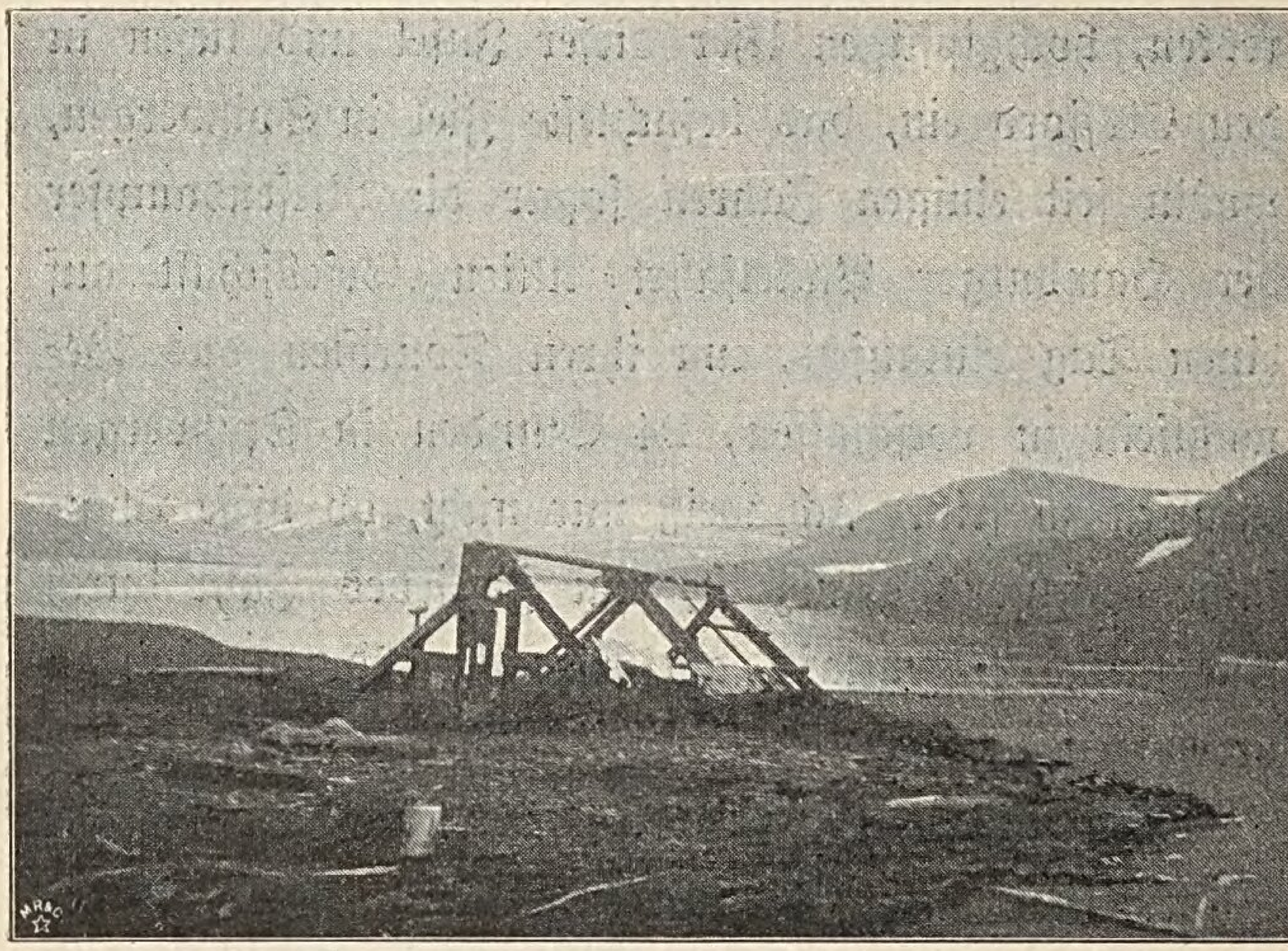
bung, seiner Kahlheit und seinen Formen eher wie ein Gebilde der lybischen Wüste aus, als wie eines der arktischen Regionen.

Den seichten gefährlichen Sund zwischen Prinz Karls-Vorland und der Küste vermeidend, umfuhren wir von der Kings-Bay aus noch einmal die pittoresken, hochgipfligen Ufer dieser Insel und liefen in den Eisfjord ein, das besuchteste Ziel in Spitzbergen, wohin seit einigen Jahren sogar die Riesendampfer der Hamburger Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft auf einen Tag einlaufen, um ihren Touristen das Bewußtsein zu verschaffen, 24 Stunden in Spitzbergen gewesen zu sein. Ich weiß nur nicht, ob diese Thatsache bedeutend genug ist, um sie jedes Jahr durch eine große Gedenktafel am Ufer der Advent-Bay zu verewigen.

Wir legten zuerst in Advent-Bay an, besuchten die Sassen-Bay und dann Greenharbour. In Advent-Bay fanden wir jenes Hotel, von dem ich zuvor gesprochen.

Die Touristenhütte aber war nicht das einzige Haus am Ufer der Advent-Bay. Weiter gegen die Berge zu, auf der Höhe eines Abhangs, den ein starker Gletscherbach in das lose Geröll gefressen hat, lag ein einsames Bauwerk. Von weitem wurde man aus dem niedrigen, nur wenig über den Erdboden hin-

ausragenden Gerüst nicht klug; beim Herantreten erkannte man es aber als das bloßgelegte Sparrenwerk eines in die Erde eingegrabenen Wohnhauses. Hier haben im letzten Winter norwegische Renntierjäger überwintert.



Es waren ihrer vier in einem kleinen, einmastigen Fangschiffe: Klaus Thue, Anton Nils, Andreas Holm und Nils Olsen. Sie waren an den Küsten von Westspitzbergen bis Mitte Oktober vorigen Jahres herumgesegelt, und als sie nun heimkehren wollten, verlegte ihnen das unerwartet früh um die Südspitze herumkommende Eis den Weg. Daher suchten sie den

Schutz des etwa einen Breitengrad von der Südspitze gelegenen Belsundes auf, fanden aber auch ihn schon bis zum Eingang mit Eis gefüllt. Ein starker Schneesturm überfiel sie, der am Morgen des 16. Oktober nach Südwest herumging, so daß sie nordwärts in den Eisfjord flüchten mußten und am 19. in seinem Hintergrunde, in Advent-Bay, vor Anker gingen. Hier fror die „Ellida“, ihr Schiffchen, ein. An Bord zu bleiben erwies sich bald als unmöglich, sie errichteten daher, als sich ihnen die Überwinterung als unausweichlich zeigte, auf der nächst gelegenen Höhe, die trocken genug erschien, jenes Häuschen. Die Konstruktion desselben war noch deutlich zu erkennen. Etwa ein Meter tief war der Grund ausgehoben und mit Brettern verschalt, darüber wurde aus Stangen, dem Mast und den Rudern ein Dachgebälk gezimmert, dieses mit Zinkplatten vernagelt, und hierüber wieder wurden Renntierhäute, Rasen- und Moospolster gelegt. Als Eingang, zu dem man auf einigen Stufen hinabstieg, diente die Kajütenthür. Ein viereckiger Bretterverschlag, mit Renntierfellen ausgelegt, gab den Schlafplatz ab; darüber war die Vorratskammer. Den Kochheerd des Schiffchens hatte man hierhergeschafft; er lag verrostet noch in der heute abgedeckten Hütte. Ebenso stand dort noch ein Kasten mit Schusterwerkzeug. Knochen von Renntieren, Reste

von Fischen und Vögeln lagen ringsum verstreut, Zeugen der merkwürdigen und düsteren Robinsonade, die sich während des langen Winters abspielen sollte.

Die größte Gefahr für diese Überwinterungen ist die träge Unthätigkeit, der sich die Menschen in der Dunkelheit hinzugeben pflegen. Sie befördert die Entstehung des Skorbuts, welcher in der Regel gegen Frühjahr, wenn es wärmer zu werden anfängt, die Leute dahinrafft. Die Männer wußten dies und thaten alles, um sich möglichst viel im Freien zu beschäftigen. Sie jagten, suchten Kohlen aus entfernten Lagern und dergleichen.

So gelangten sie über Weihnacht und Neujahr hinweg. Die höchste Kälte, welche sie erlebten, war —22 Grad Réaumur. Leider erwies sich ihr Haus als feuchter und ungesunder, als sie gedacht. Sie erinnerten sich nun, daß jenseits des Eisfjordes, bei Kap Thordsen, sich noch das Haus befinden mußte, das einst für eine Expedition Nordenskjölds erbaut war. Sie machten sich daher Schlitten und Schneeschuhe von Brettern der „Ellida", gingen Mitte Januar über das Eis des Fjordes hinüber und richteten sich in dem Hause ein. Im Februar kehrten sie noch einmal zurück, um Proviant zu holen, den sie auf ihren Schlitten aber nur zum Teil fortschaffen konnten. Anton Nils blieb am Kap Thordsen zurück. Als sie



Die beiden Überlebenden von der Ellida
bei ihrer Abholung.

ihn wiederfanden, war ihm die Nase abgefroren; aber — so erzählt Klaus Thue, aus dessen, von einer norwegischen Zeitung veröffentlichtem Bericht diese Erzählung stammt — er sang so vergnügt wie sonst seine lustigen Lieder. Bald darauf folgte allerdings auch der Rest von Nils' Körper dem Schicksal seiner Nase, wenigstens kehrte er von einem Jagdausfluge nicht mehr zurück; er blieb verschollen. Die übrigen drei gingen Ende Februar noch einmal nach Advent-Bay, um den Rest des Proviants zu holen. Diesmal konnten sie nicht mehr nach Kap Thordsen zurückkehren, denn sie fingen an zu erkranken. Am 30. März starb Andreas Holm. Sein Leichnam wurde, weil die Erde hart gefroren war, einstweilen in zwei Fässer gesteckt, mit dem Kopf in das eine, mit den Beinen in ein anderes.

Anfang Mai löste sich das Eis auf dem Fjord und trieb hinaus, so daß die zwei Überlebenden mit einem kleinen Boote sich hinauswagten, um Fischerschiffe aufzusuchen. Nach mühseliger Arbeit gelangten sie zum Belsund, wo aber das Eis noch dick und hoch lag. Sie mußten fünf Tage lang auf offener See kampieren und nährten sich von roh verzehrten Vögeln. Beide waren ebenfalls bereits am Skorbut erkrankt, als sie am 18. Juni endlich durch einen Fischer gerettet wurden. Zunächst kehrten sie nach

Advent-Bay zurück, um Holm zu beerdigen. Heut liegt er in einem Grabe am Rande desselben Abhanges, auf welchem das Haus der Schiffbrüchigen sich befindet. Neben seinem Grabe liegt noch ein zweiter, über einem im Sommer 1878 dort verstorbenen Matrosen namens Jakob Hansen errichteter Grabhügel. Es war rührend, wie die flachen, aus Geröll aufgehäuften Gräber mit dem Einzigen geschmückt waren, was die Gegend bietet, mit einigen Brocken Moos und winzigen Blümchen. Vier kleine solche Fleckchen lagen auf jedem Grabe, je in einer Reihe, wie die Blumentöpfe auf einem ärmlichen Grabe bei uns. Das Schiffchen „Ellida", vom Winter völlig ruiniert, mußte man zurücklassen; es lag, von Flutwellen hochgeworfen, jetzt schief am Ufer wie ein gestrandeter Walfisch. Was aus Nils Olsen geworden, weiß ich nicht, Klaus Thue aber diente später als Lotse auf dem Schiffe, mit dem ich zum zweiten Male nach Spitzbergen fuhr. Ich werde später noch von ihm erzählen.

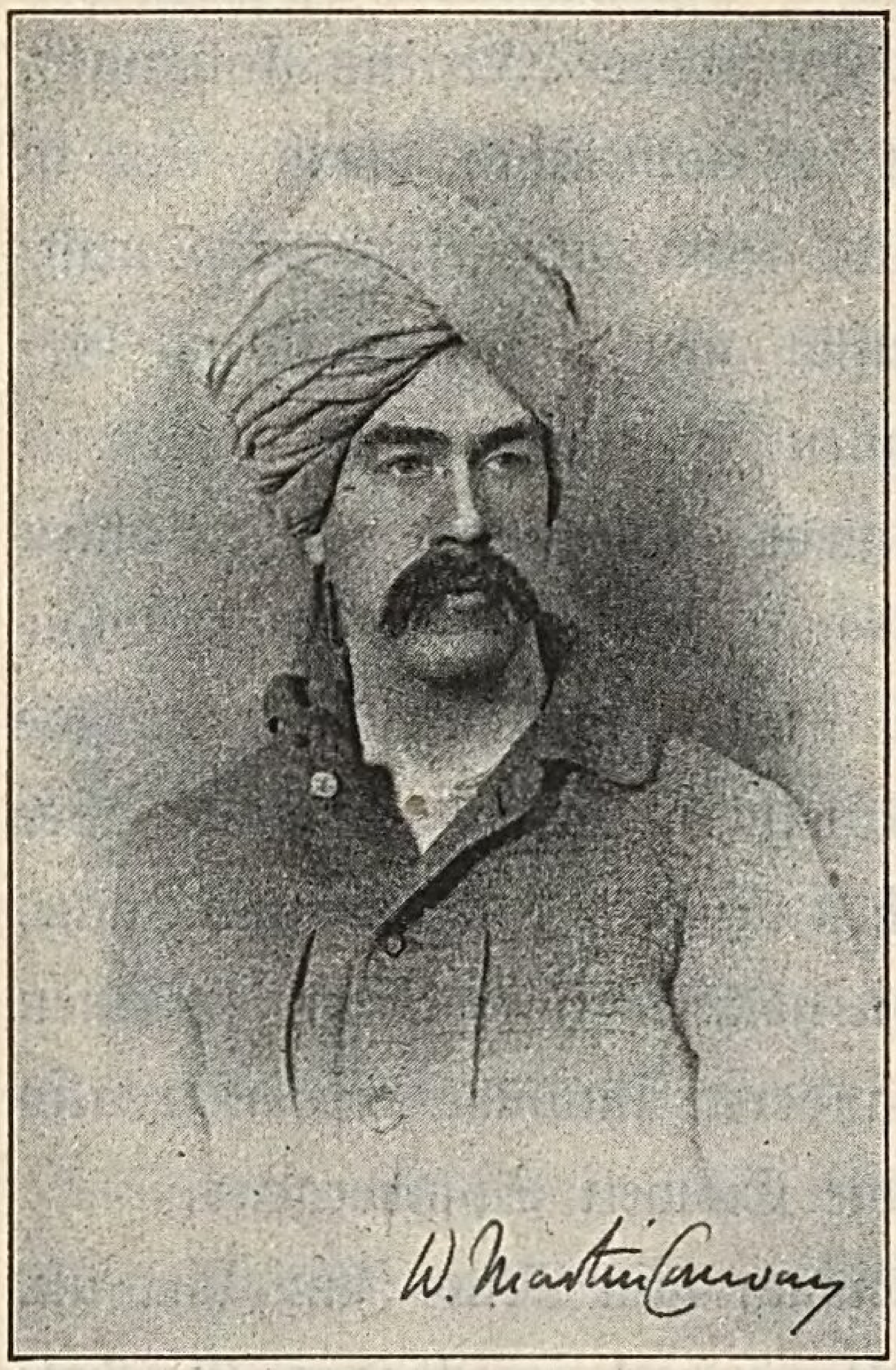
Auf der flachen Halbinsel vor der Advent-Bay lagen zur Zeit unserer Anwesenheit ferner noch drei Gruppen von kleinen, grünen und weißen Zelten zerstreut, drei wissenschaftlichen Expeditionen gehörig, die dort den Sommer gearbeitet haben.

Die eine wurde geführt von dem Engländer Sir

Martin Conway und unterstützt von der Royal Geographical Society und der Royal Society in London. Mr. Conway ist einer der kühnsten Alpinisten, die wir besitzen, Vizepräsident des englischen Alpen-Clubs und Herausgeber verschiedener vorzüglicher bergsportlicher Führer sowie des „Alpine Journal". Berühmt geworden ist er namentlich durch seine in den Jahren 1892 und 1893 ausgeführten Durchwanderungen und Aufnahmen des Karakorum-Gebirges, des gewaltigsten Gletschergebiets, das es außerhalb der Pole giebt. Hier erklomm er einen Pik von ungefähr 7000 m, die höchste bisher ohne Ballon erreichte Höhe. 1894 durchwanderte er die ganzen Alpen vom Mittelmeer bis nach Wien, aber nicht wie andere Menschen längs der Thäler und Joche, sondern immer über die höchsten Gipfel, an der einen Seite hinauf, an der anderen hinunter. Er war also der rechte Mann für die Eiswelt Spitzbergens.

Die Expedition Conway kam Mitte Juni hier an. Sie zählte neben dem Leiter noch verschiedene Gelehrte von Ruf, Herrn Dr. Gregory, Herrn Garwood, Herrn Trevor-Battye, sowie einen jüngeren Verwandten des Führers mit gleichem Namen, der als Maler mitging. Ihre alpinistische Ausrüstung war eine vortreffliche. Die Hauptaufgabe war eine Durchquerung der noch nie gekreuzten Hauptinsel von Spitzbergen. Conway

führte dieselbe mit Hilfe von zwei Ponies und Schlitten aus, indem er von der Sassen-Bay im Eisfjord nach der Agardh-Bay an der Ostküste und von da wieder zurückging. Außerdem machte er noch mehrere wichtige Inlandtouren — besonders von Advent-Bay nach Mijen-Bay und von dort nach Sassen-Bay. Die größeren Gletscher Spitzbergens übertreffen diejenigen des Karakorum-Gebietes sehr erheblich an Breite, sind aber meist weniger dick. Ihre Bergeinfassung ist durchweg weit niedriger als die Riesenwände zu den Seiten des Biafo- und Baltoro-Gletschers am Karakorum. Infolge davon sind sie auch weit weniger mit Steinen bedeckt als diese, deren Ende fast ganz unter heruntergefallenem Moränenschutt verschwindet. Sir Martin Conway hat seine Reisewege kartiert und photographische Aufnahmen gemacht. Ich traf ihn bei meiner



zweiten Spitzbergenfahrt noch einmal und lernte ihn dabei näher kennen. Er hatte inzwischen mit dem Dampfer „Expreß" eine sehr interessante, fast völlige Umfahrt um Spitzbergen vorgenommen. Seine Routen sind nach seiner eigenen Zeichnung auf unserer Karte eingetragen. Das Bild, das ich seiner Liebenswürdigkeit verdanke, stellt ihn in seinem indischen Reisekostüm dar. Sehr bemerkenswert ist, daß er das Packeis am 6. August bereits unmittelbar im Norden Westspitzbergens, unter 80° 15′ antraf, so daß er das Nordostland nicht umsegeln konnte. Wir hatten es elf Tage früher erst unter 81½° angetroffen. In elf Tagen also hatte sich das Eis soweit vorgeschoben.

Ausschließlich wissenschaftlichen Charakters war die zweite Expedition, die ich in Advent-Bay antraf. Es war eine schwedische, geleitet von Baron Gerard de Geer und Leutnant von Knorring. Bei ihnen waren der Konservator Hanson und noch sechs Leute. Baron de Geer ist ein auch in Deutschland wohlbekannter Glacial-Geolog, der schon 1882 als junger Mann in Spitzbergen wertvolle Forschungen im Gebiet des Eisfjordes ausgeführt hat. Diesmal war seine Aufgabe namentlich eine kartographische. Es galt eine bessere Karte der Ufergegenden des Eisfjordes zu schaffen, um ihrer selbst willen wie als Unterlage für weitere geologische Aufnahmen. Diese Arbeit war bei meiner

Rückkehr nach Spitzbergen größtenteils gethan und hat manche Abweichungen von den bisherigen Darstellungen ergeben. Die Messungen sind etwa drei Meilen weit ins Land hinein ausgedehnt worden, auch Lotungen auf dem Fjorde ausgeführt und speziell die Gletscher vermessen worden. Die Reisenden haben bei Beginn ihrer Arbeit Marken ins Eis gesetzt, die sie zu Ende derselben wieder aufsuchen werden, um die Bewegung der Gletscher zu bestimmen. Auch haben sie — ein glücklicher Gedanke — Merkzeichen in den Felsen bei denjenigen Punkten hinterlassen, von wo aus sie photogrammetrische Aufnahmen derselben gemacht haben. Es ist deshalb in späteren Jahren nur nötig, einfache Photographieen von denselben Punkten aus aufzunehmen, um sofort die Veränderungen der Gletscher feststellen zu können. Das von de Geer neu aufgenommene Gebiet des Eisfjordes ist, ebenfalls nach einer von ihm mir freundlichst gelieferten Zeichnung, auf unserer Karte schraffiert angegeben.

Die dritte Expedition, deren Zelt hier aufgeschlagen war, bestand nur aus dem Adjunkten der Bergenschen Kathedralschule E. Jörgensen und einem jungen Gehülfen. Er kam am 14. Juli mit der „Lofoten" hierher. Sein Zweck war Sammlung von Pflanzen für das Bergensche Museum.

Es würde zu weit führen, wollte ich alle die kleineren und größeren Ausflüge erwähnen, die ich allein oder mit meinen Freunden im Gebiet des Eisfjordes ausgeführt. Ich denke an jeden einzelnen, trotz all der Anstrengungen, den mancher von ihnen erforderte, nur mit reiner Freude zurück. Immer bot die eigenartige Natur und die einsame, stimmungsvolle Größe der Landschaft zugleich hohes wissenschaftliches Interesse wie bedeutende ästhetische Wirkungen.

Am 5. August verließen wir den Eisfjord, um uns dem heimatlichen Erdteil zuzuwenden. Das vorwiegend neblige Wetter, das uns in den Buchten desselben auf Nahsichten beschränkt hatte, war an diesem Tage aufgehellt, und zum ersten Male, wie um uns zurückzuhalten, lag die wunderbar erhabene Eis-, Gebirgs- und Meerlandschaft des mächtigen Fjordes vor uns, so überwältigend großartig, daß sie sich der Schilderung entzieht. Hier muß die Feder dem Pinsel weichen; daher hoffe ich, daß mein Freund Wieland uns dereinst mit einem großen Gemälde beschenkt, das jene Zauber wiederspiegeln wird.



Vadsö und die totale Sonnenfinsternis.

Am Abend des sechsten August tauchten endlich die Küsten Europas wieder vor unseren Blicken empor. Wir nahmen unseren Weg gerade auf das Nordkap zu, das wir bei unserer Ausfahrt von Hammerfest rechts hatten liegen lassen. Damals hatten wir den nördlichsten Punkt unseres Erdteils noch nicht zu Gesicht bekommen, jetzt suchte das Auge innerhalb des langen

Zuges dunkler Felswände, die am südlichen Horizont sichtbar wurden, voller Spannung die bedeutsame Stätte.

Vor vier Jahren umfuhr ich die südlichste Spitze Europas, die Punta Marroqui an der Meerenge von Gibraltar. Welch ein Unterschied zwischen diesen beiden um mehr als ein Drittel des Erdquadranten von einander entfernten Gestaden! Im Süden, umspült von den reichbelebten Wellen der uralten marinen Weltstraße, eine niedrige, wenig ins Auge springende Steilküste, unter den Glutstrahlen der Sonne versengt und besiedelt mit Aloe und Kaktus, den Kindern der Tropen; an ihrem Fuß die weißgetünchten, würfelförmigen, flachdachigen Häuser Tarifas, die unverkennbar ein über die Meerenge hinübergetragenes Stück marokkanischen Maurentums darstellen. An dieser Stätte sagt uns nur das Schulwissen, daß wir es mit dem geographischen Endpunkte eines Erdteils zu thun haben, das Auge faßt diese Küsten mit den gegenüberliegenden Afrikas zu einer einzigen Landschaft zusammen. Und thatsächlich haben wir ja an diesem südlichsten Strande der spanischen Halbinsel keine Stelle des Abschlusses; zwei gewaltigen Elektroden vergleichbar, nähern sich hier die Ausläufer Europas und Afrikas, und wie zwischen solchen der elektrische Funke hin und wieder zuckt, so hat auch hier seit uralten

Tagen ein stetiges Herüber- und Hinüberfließen der Völker und ihrer Kulturen stattgefunden.

Ganz anders giebt sich das Nordende unseres Erdteils. Düstere, gewaltige Mauern, die mehrere hundert Meter hohen, meist unersteiglich steilen Abstürze des norwegischen Urgesteinsplateaus und seiner abgesprengten Inseln, gigantischen Festungsbauten ähnlich, die den unablässigen Ansturm feindlicher Mächte trotzig zurückweisen müssen, drängen sich hier in die Fluten des einsamen Eismeers hinaus. Menschlichen Lebens erscheinen sie von weitem gänzlich bar. Kein Gegengestade grüßt sie ja auch vom nördlichen Horizont, und was an Ländergebieten hinter dessen Rund verborgen ist — die Gestade, von denen wir eben heimkehren —, das gehört dem Reich der Öde und des Todes an.

Zum ersten Male ging uns heut seit dem Kreuzen des Polarkreises auf unserer Herreise die Sonne wieder unter, wenig vor Mitternacht und nahe am nördlichsten Punkte des Horizonts. In flammendem Feuer stand der ganze nördliche Himmel, ein phantastischer Wolkenpalast, in dem die Königin hinabstieg zu ihrem purpurglühenden Lager. Der rote Wiederschein dieses herrlichen Leuchtens an den schwarzen Felsenwänden, die immer höher vor uns aufwuchsen, milderte die rauhe Größe des Anblicks derselben zu einer feierlichen Schönheit.

In der Ferne sahen wir von Südwesten her längs der Küste einen Dampfer heraufkommen, winzig klein im Landschaftsbilde. Augenscheinlich war es eines der letzten Touristenschiffe, die in diesem Jahre das Nordkap aufsuchten, denn die „Saison" endigt im allgemeinen mit dem ersten August, dem Verschwinden der Mitternachtssonne am Nordkap. Der Handelsverkehr nach den Städten des äußersten Norwegens und Rußlands nimmt seinen Weg nicht um das auf der großen Insel Magerö belegene Nordkap herum, sondern man benutzt den kürzeren und geschützten Weg durch den Magerö-Sund. So liegt denn diese Klippe außerhalb der großen Reisezeit einsam am verödeten Meere.

Mit wie anderen Gefühlen nahten wir uns heut diesen Felsen, als jene Touristen dort. Für sie war es der äußerste Punkt ihrer Fahrt, von dessen Erreichung sie zu Hause mit Stolz erzählen werden, uns erfüllte der Anblick mit heimatlichen Gefühlen, für uns war hier der Anfang der Civilisation, zu der wir nun glücklich wieder zurückgekehrt waren.

Inzwischen hatte sich die Küste in ihre einzelnen Formen gegliedert, und das Nordkap lag deutlich vor uns; denn dunkel wurde es ja nicht, die Sonne blieb zu nahe unter dem Horizont, sodaß kaum der Ausdruck Dämmerung am Platz war. Einige Punkte der

Nachbarschaft des Nordkaps könnten diesem eigentlich die Ehre, als Endpunkt unseres Erdteils zu gelten, streitig machen. Einmal das weiter im Osten sichtbare, kaum weniger imposant gestaltete Vorgebirge Nordkyn, das zwar eine um 4 Bogenminuten geringere Nordbreite besitzt als das unter 71 ° 10′ gelegene Nordkap, aber dafür wirklich dem Festlande, nicht, wie letzteres, einer Insel angehört. Indessen für das Auge sowohl, wie für die genetische Betrachtung gehören die großen Küsteninseln dieser Gegend durchaus zu dem norwegischen Sockel, dieser tritt uns mit ihnen als eine vollkommen einheitliche Masse entgegen. Auch ist das Hinterland des Nordkyn gleichsam nur zufällig noch ein Stück Festland, denn es wird bis auf einen sehr schmalen Isthmus durch Fjordspalten, ähnlich wie Magerö, vom skandinavischen Sockel losgelöst. Thatsächlich ein paar hundert Meter weiter nach Norden als das Nordkap reicht die ihm unmittelbar benachbarte, derselben Insel angehörige Landspitze, die Knivskjärodden genannt wird; aber deren flache, niedrige Zunge verschwindet landschaftlich durchaus neben dem Nordkap. Dieses gewährt wirklich einen großartigen Anblick. Es ist ein massiver Felsvorsprung von nahezu senkrecht erscheinenden, fast 300 m hohen Wänden, die oben wagerecht abgeschnitten sind und an deren Fuß eine stete Brandung schäumt. An der nordöstlichen

Seite desselben ragt etwa aus der Mitte der Wand ein eigentümlicher spitzer Felsen, anzuschauen wie ein riesenhaftes Rhinozeroshorn, in die Luft. Je nach der Richtung des Windes landet man zur Besteigung des Kaps in einer östlich oder einer westlich von ihm gelegenen kleinen Bucht. Wir suchten die östliche auf, einen sehr malerischen kleinen Meerbusen, der von riesenhaften, jäh aufsteigenden Felswänden umgeben ist. Mitten durch die steilste und wildeste von diesen zieht sich, ein merkwürdiger Anblick, ein weißes Quarzband in gerader Linie hindurch. Im Hintergrunde der Bucht befindet sich eine kleine Landungsbrücke, und von dieser aus führt ein schmaler, schlüpfriger Zickzackpfad in einer grünbewachsenen Schlucht in die Höhe, so steil, daß ihn ein gespanntes Seil zur Seite begleitet. Der Anstieg dauert etwa eine halbe Stunde. Kurz nach uns lief jenes andere Schiff, der „Neptun" von Bergen, in den kleinen Hafen ein, und nun war bald der ganze Pfad bis oben hinauf von winzigen kletternden Menschlein besät. Auf dem „Neptun" befanden sich meist Engländer, welche, wie wir, zur Sonnenfinsternis nach Vadsö zu gehen beabsichtigten; aber auch der König Leopold von Belgien weilte mit an Bord.

Es war merkwürdig, wie sehr wir es empfanden, daß wir wieder nach Süden gekommen waren. Die Luft war auch ohne die Sonnenstrahlung von einer

milden, wohligen Wärme, wie wir sie lange entbehrt hatten, und mit ungeahntem Vergnügen erfüllte uns der Anblick der dicht wuchernden Vegetation in jener Aufstiegschlucht. Den anderen Ankömmlingen mochte dieselbe wohl höchst nordisch vorkommen, denn es fanden sich weder Baum noch Strauch, sondern lediglich einjährige Pflanzen; uns aber erschienen ihr meterhoher Wuchs, ihre breiten Blätter und Dolden, ihre bunte Mannigfaltigkeit und üppige Fülle beinahe tropisch.

Oben bildet das Nordkap eine kahle, stellenweis sumpfige Steinfläche, von der wir in der lichten Nacht einen wahrhaft erhabenen Blick über die dunkelfarbige See genossen.

Leider verschönern Touristen, namentlich in größerer Anzahl, die Gegend nicht, und eine, nahe am äußersten Vorsprung aufgestellte, hölzerne Bude, in welcher Sekt geschenkt wird und eine große Spieluhr klimpert, konnte einen gründlich aus der Stimmung bringen; es ging uns doch gar zu rasch wieder in die Civilisation hinein.

„Was würden Sie thun, wenn Sie ein Nabob wären?“ fragte einer von uns, — ich glaube es war der Professor Kahlbaum — als wir in kleiner Runde, Postkarten schreibend, in jener Bude saßen. Niemand hatte für diesen Fall schon genügend Dispositionen getroffen.

„Ich jedenfalls würde augenblicklich diese Spieluhr kaufen und sie vom Nordkap hinunterschmeißen!“

Den nächsten Morgen, nachdem wir noch bis gegen vier Uhr auf den berühmten Fischbänken am Nordkap mit außerordentlichem Erfolg geangelt, dampften wir ab gegen Vadsö.

Vadsö ist der entlegenste größere Ort Norwegens, 16—20 Stunden Dampferfahrt jenseits des Nordkaps, an der nach Süden gewendeten Küste des Varangerfjordes gelegen. Schräg gegenüber erblickt man in der Ferne schon russische Küsten. Die Fahrt vom Nordkap bis Vadsö zeigt nur noch wenig von der malerischen Vielgestaltigkeit des westnorwegischen Schärengürtels, einförmig und abgeflacht ragen die kahlen graugrünen Felsen über das graue Meer empor. Hier und da, jedoch sehr selten, säumen kleine Fischer-Ansiedelungen den Uferrand, dahinter dehnen sich ungeheure Hochflächen, einsame Fels-, Moos- und Graswüsten, aus. Nahe dem Eingang des Varanger liegt der Ort Vardö, der Hauptort des Fischhandels in diesen Gegenden, der sich durch hübsche Molenbauten einen trefflichen Hafen geschaffen hat. Noch am Abend des siebenten August liefen wir in das zehn Meilen von Vardö gelegenen Vadsö ein und hatten so einen ganzen Tag, um uns auf die früh am neunten statt-

findende Sonnenfinsternis vorzubereiten und das merkwürdige Städtchen kennen zu lernen.

Vadsös Hafen wird durch eine der Küste vorgelagerte Felseninsel gebildet, auf der einst die Stadt lag, und nach der sie den Namen hat (Vadsö = Wasserinsel). Das heut nur am Festland liegende Städtchen, das wohl nicht ganz 2000 Einwohner zählt, macht von weitem mit seinen auf hohem Pfahlwerk stehenden Uferspeichern und dem auf einer beherrschenden Höhe gelegenen Holzkirchlein einen recht freundlichen Eindruck. In der Nähe verliert sich allerdings viel davon. Ohne Baum und Strauch, gleichsam nackt, liegt das Weichbild in der nordisch öden, weiten, flachwelligen Felslandschaft; die mit dichtem Gras bewachsenen Hausdächer heben sich kaum von der graugrünen Fläche des Hintergrundes los. Im Innern finden wir breite, aber wenig gepflegte Straßen mit niedrigen Holzhäusern, die zum großen Teil recht ärmlich aussehen. Blumenschmuck an den Fenstern, dessen Vorhandensein so sehr auf Wohlgefallen am Dasein schließen läßt, sahen wir wenig. Sehr stattlich giebt sich nur das neben der Kirche gelegene Gebäude des Gouverneurs von Finmarken, welcher hier residiert: ein recht geschmackvoller Bau mit hellen Fenstern und einer großen, rot gemalten Loggia in der Mitte.

Bei der Nähe Rußlands ist der Verkehr mit



Straße in Vadsö.

russischen Häfen sehr rege; kleine russische Segler befinden sich jederzeit zahlreich in dem Hafen, der unter dem Einfluß des bis hierher wirkenden Golfstroms im Winter ebensowenig zufriert wie der von Hammerfest. Die Bevölkerung ist sehr bunt zusammengesetzt. Außer zahlreichen Lappen bewegen sich auch noch hellhaarige Finnen zwischen den norwegischen Typen.

Die Haupterwerbsquelle der Bewohner ist der Fischfang und die Verarbeitung der Fische. Überall vor den Häusern sieht man die Gerüste, auf denen die Stockfische getrocknet werden, die hier wie überall einen gräulichen Geruch verbreiten. Zu Hunderttausenden sind an anderer Stelle die Köpfe der Dorsche in Bündeln zum Dörren ausgehängt. Welch eine ungeheure Bedeutung die Fischerei für den Nationalwohlstand gewinnen kann und wie außerordentlich der Fischreichtum der nordischen Meere ist, davon kann sich der Binnenländer erst angesichts dieser Fischereistädtchen einen rechten Begriff machen.

Sehr bemerkenswert ist die Kleinheit der Haustiere. Kühe, Ziegen und Schafe, die ungestört durch die Straßen laufen und das Gras zwischen den Häusern fressen, sind so niedrig, haben so kurze Beine und dabei so dicke Bäuche, daß sie direkt wie Karikaturen aussehen. Die Kühe sind kaum halbmannshoch, die

Schafe streifen mit dem Leib fast die Erde, und für die Ziegen erfand Wieland den ungemein treffenden Ausdruck, es seien die reinen „Dackelziegen". Selbst die Menschen erscheinen hier durchschnittlich klein und unansehnlich, auch sahen wir fast nur grobe, harte Züge, namentlich unter den Mädchen; sehr wenige konnten für einigermaßen hübsch gelten.

In noch geringerem Maße konnten das nach unserem Geschmacke natürlich die Lappen und Finnen, die, soweit ich sie zu beobachten vermochte, einen schwächlichen Eindruck machten. Am verkommensten erschienen die als Quänen bezeichneten Männer mit ihrem langen, unordentlichen Haupthaar, breiten Lippen und ungesunder, bleicher Gesichtsfarbe, die freilich meist schwerarbeitende Kohlenschiffer und Hafenarbeiter waren. Die Finnen bewohnen hauptsächlich die langgezogene östliche Vorstadt. Ich besuchte mehrere ihrer einstöckigen Holzhäuser; in jedem erfüllte Hitze und Rauch die niedrigen, mit rohen Holzbänken versehenen Zimmer, die gelegentlich zugleich als Backkammer, Küche und Kinderstube dienen. Liebhaber können sich hier in den finnischen Badstuben, die viele dieser Häuser besitzen, den Genuß eines echten russischen Bades verschaffen. Die Badstuben sind klein, mit Holzbänken versehen und nicht unsauber. Bei großer Hitze, aber geringer Dampfentwickelung wird man hier von alten



Lappen in Vadsö.

Frauen, die teils bekleidet sind, teils — horribile dictu — auch nicht, mit Rutten gestrichen.

Der Hafen Vadsös bot in diesen Tagen einen prächtigen, allerdings durchaus ungewöhnlichen Anblick dar. Das elementare Ereignis der totalen Sonnenfinsternis hatte eine solche Zahl von Schiffen an diesen entlegenen Ort zusammengeführt, wie derselbe gewiß nicht oft an seinen Ufern gesehen hat.

Die Totalität der diesjährigen Sonnenfinsternis war nur in einer schmalen Zone sichtbar, die 200 Meilen nördlich von Schottland auf freiem Meere begann und das nördliche Norwegen in der Gegend von Bodö südlich von den Lofoten traf. Sie zog in nordöstlicher Richtung durch das Innere Norwegens hindurch zum Varanger-Fjord, so daß das Nordkap nördlich davon blieb. Von Norwegen aus reichte der Gürtel der totalen Verdunkelung über das Eismeer nach Sibirien und Japan, um dann im großen Ozean wieder auszulaufen. Wissenschaftliche Expeditionen hatte man daher vor allem nach Japan und nach Norwegen gesendet, und zwar hatte man hier nicht das weit leichter zu erreichende Bodö als Beobachtungsort gewählt, weil dort die Sonne zur Zeit ihrer Verdunkelung noch sehr nahe am Horizont stand, sondern das nördlicher gelegene Vadsö, wo sie beim Beginn der Sonnenfinsternis (5 Uhr 55 Min. 37 Sek. Ortszeit) bereits

eine Höhe von 15 Grad erreichte. Leider hat es sich hart gestraft, daß man nicht einen Teil der Expeditionen für Bodö abgezweigt hatte, denn in Bodö herrschte zur Zeit der Totalität ein wolkenloser Himmel, während in Vadsö so gut wie alle Beobachtungen durch eine dichte Wolkendecke vereitelt worden sind.

In den Straßen Vadsös wimmelte eine internationale Bevölkerung; allerdings überwogen dabei die Engländer so sehr, daß man in einem kleinen Hafenstädtchen Englands zu sein hätte glauben können. In Reihen und Gruppen schlenderten die Matrosen vom „Active", „Champion", der „Calypso" durch die Gassen oder betranken sich heimlich hinter den Häusern; höhere Offiziere im Ordensschmuck kamen vom Diner im Gouvernements-Gebäude; männliche und weibliche Touristen starrten, den roten Bädeker in der Hand, in die dürftigen Schaufenster der Kramläden oder stauten sich am Postamt. Auf einem freiem Platze fand eine Art Kirmeß statt. Freilich, die Erwartung originaler, volkstümlicher Vergnügungen, die ich im voraus gehegt hatte, wurde sehr enttäuscht. Es war eine der auch bei uns so beliebten Schießhallen da, eine große Leinwandbude enthielt eine Serie von wahrhaft scheußlichen Bildern einer Mordthat mit pünktlich eintretender Sühne, die mich lebhaft an die kleinstädtischen Jahrmarktsfreuden meiner Jugend erinnerte. Den Hauptanziehungspunkt der Mädchen

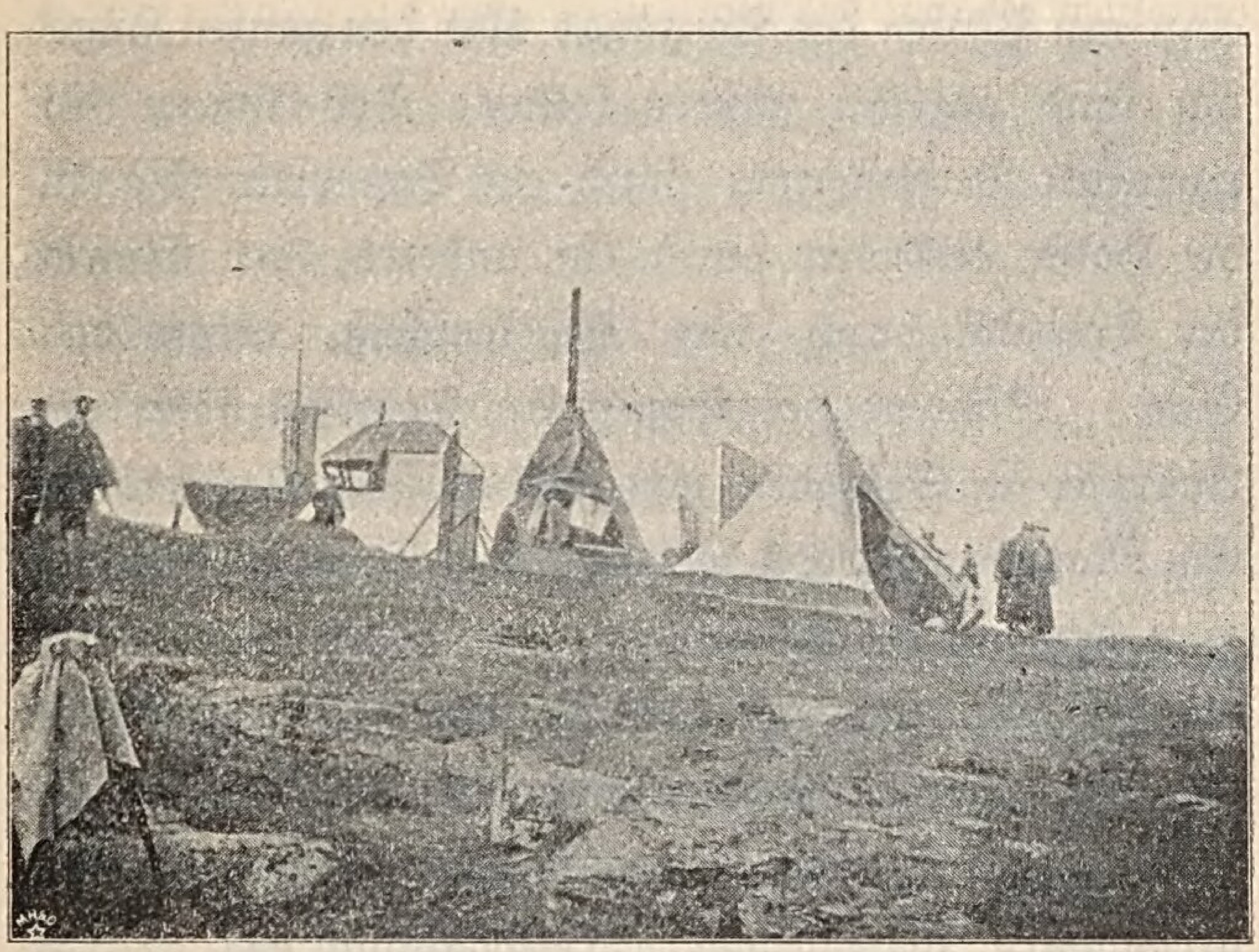
und der jungen Burschen bildete aber ein Karussell, das mit seinen steifen Holzpferden, seinen Kutschen und seinen Ampeln aus bunten Glasperlen sich in nichts von den auf unseren Dörfern umherziehenden unterschied; und was das drolligste war, die erste Melodie, welche uns aus der begleitenden Drehorgel entgegentönte, war nichts anderes als: „Im Grunewald, im Grunewald ist Holzauktion!“

Bei weitem der größte Teil der wissenschaftlichen Beobachter der Sonnenfinsternis waren englische Gelehrte, darunter Männer von Weltruf, wie Sir Robert Ball, Norman Lokyer, Copeland u. a. m. Eine große Anzahl von Assistenten, auch mehrere gelehrte Damen mit gewaltigen Brillen, begleiteten sie, und eine Fülle komplizierter und wertvoller Apparate, darunter ein Fernrohr von 36 Fuß, waren mit sehr großen Kosten an diesen abgelegenen Ort geschafft worden. Die Arbeiten waren nach einem bestimmten Plane organisiert. Hauptsächlich sollte es diesmal auf photographische Aufnahmen des Sonnenbildes ankommen. Auch die Plätze der einzelnen Expeditionskorps waren tagelang vorher verteilt worden. Die Mehrzahl der Astronomen hatte ihre Zelte, Beobachtungshütten und Apparate auf den Hügeln im Norden Vadsös aufgestellt, Norman Lokyer beobachtete jenseits des Varanger-Fjordes, die

„British Astronomical Association“ unter Leitung Sir Robert Balls hatte das kleine Plateau der vor dem Hafen gelegenen Insel ausersehen. Außer den englischen waren mehrere schwedische und norwegische Expeditionen vertreten. Einer ihrer Führer war Professor Mohn, der Direktor des meteorologischen Zentral-Observatoriums in Christiania, der weiter östlich am Varanger-Fjord seine Instrumente aufgestellt hatte. Er suchte namentlich durch selbstregistrierende Apparate die Temperatur- und Luftdruck-Veränderungen während der Dauer der Totalität festzustellen, und seine Resultate sind deshalb auch am wenigsten durch die mangelnde Sichtbarkeit der Sonne beeinflußt worden.

Unter uns hatte besonders Professor Kahlbaum ernste astronomische Absichten, er hatte sich aus Basel ein wertvolles Instrument: Fernrohr und Kamera, mitgebracht, ebenfalls um die Sonne zu photographieren. Mit ihm und anderen Reisegefährten des „Erling Jarl“ wählte ich meinen Standpunkt auf dem kleinen Inselberge vor dem Hafen, während ein anderer Teil von uns sich die Beobachtungsplätze des Festlandes aussersah. Schon am Nachmittag des achten bot das steinige Plateau unseres Standortes einen wunderlichen Anblick; er glich einem wahren Feldlager: hier und dort waren Zelte verteilt, dazwischen lagen Kisten und Ballen in allen Größen. Der ganze Raum war

bestreut mit dreibeinigen Stativen, auf denen die verschiedentlichen Fernröhre wie Maxime-Kanonen aussahen. Wo irgend eine ebene Steinplatte oder ein paar glattgewitterte Felsblöcke zwischen dem Gras und Moos einen guten Standplatz boten, da hatte sich bereits einer der englischen männlichen oder weiblichen Astro-



nomen eingenistet, seine Photographier-Apparate, seine Thermometer, Barometer, Aktinometer und andere nur dem Fachmann enträtselbare Instrumente aufgestellt oder den Ort wenigstens durch eine mit Steinen beschwerte Visitenkarte als den seinigen bezeichnet. Mit größter Umsicht trafen die Leiter der British Astronomical Association ihre Vorbereitungen. Am fernen

nordöstlichen Horizont war auf einem Bergrücken, an der Stelle, wo für Vadsö um diese Jahreszeit die Sonne aufging, eine Fahne angebracht worden. Man hatte ferner die sehr dankenswerte Einrichtung ins Auge gefaßt, daß während der Sonnenfinsternis durch verschiedene laute Signale auf die Sekunde genau die einzelnen Phasen des Vorgangs über den ganzen Hügel hin kund gegeben werden sollten: Der Anfang der partiellen Verfinsterung durch ein Trompeten-Signal, die Hälfte derselben durch ein anderes, der Eintritt der Totalität durch einen Pistolenschuß, ebenso das Ende. Während der Dauer der Totalität sollte ein Ausrufer die Sekunden, von zehn zu zehn, laut zählen. Ein Matrosen-Kordon wehrte einige Stunden vor Beginn den übrigen Sterblichen den Zutritt zu den Beobachtungsstätten. Ich kann die Entrüstung über diese Maßregel, die bei Verschiedenen unter uns laut wurde, nicht teilen; so außerordentliche und gediegene Anstrengungen, wie sie von seiten Englands hier in rein wissenschaftlichem Interesse gemacht worden waren, gaben in der That eine gewisse Berechtigung, sich für ein paar Stunden als Herren auf diesem kleinen Erdraum zu fühlen, wo sie ihren Standort ohne Zweifel unter Billigung der Ortsautoritäten gewählt hatten. Wir Deutsche stecken so gern das Kompliment ein, als das Volk der Wissenschaft zu gelten — was hatten wir

für diese Sonnenfinsternis gethan? Nichts, weder hier, noch anderswo auf dem Erdball!

Leider wurden die Aussichten für das Gelingen der Beobachtungen schon am Nachmittag des achten August trüber und trüber. An Schlafengehen dachte in der Nacht vom achten zum neunten bei uns wieder einmal niemand; alle halbe Stunde liefen wir auf Deck und konstatierten in der matten Dämmerung eine stete Zunahme der Bewölkung. Um ein Uhr regnete es sogar leise.

Trotzdem machten wir uns gegen halb vier nach unseren verschiedenen Richtungen hin auf den Weg zu den Beobachtungs-Standorten. Von allen Schiffen des Hafens sah man die Boote abstoßen, bis zum Rande mit Menschen beladen, welche den gleichen Zielen zueilten. Auf unserem Hügel wimmelte es bereits von Beobachtern. Mit eifriger Erregung wurde bemerkt, daß der Himmel seit der letzten Stunde entschieden sich aufzuhellen begonnen hatte. Die mit langsamem Winde von Südwest nach Nordost ziehenden Wolken zeigten hier und dort Lücken, durch die ein mattbläulicher Himmel schien; aufmerksam wurde die Wanderung dieser Lücken über den Himmel verfolgt, und wenn einmal in der Nähe jener Stelle, wo die Sonne erscheinen sollte, ein Himmelsfleckchen sichtbar blieb, so flammten die optimistischen Hoffnungen hell empor.

Ich hatte mir einen sehr guten Platz dicht neben dem wissenschaftlichen Hauptquartier der Gesellschaft erwählt. Ich saß bequem auf einem moosigen Steine; zu meinen Füßen stürzte das Ufer in pittoresken, an Riviera-Formen erinnernden Felsbildungen zum Varanger-Fjord ab. Einige Ziegen, weiße und schwarze, weideten unter meinen Füßen ohne Ahnung davon, daß ich sie längst als Versuchstiere für die psychischen Wirkungen der Sonnenfinsternis auf Lebewesen ins Auge gefaßt hatte. Gegenüber, in weiter Ferne, stiegen die jenseitigen Ufer des Fjordes in malerischen Formen auf; die Wasserfläche dazwischen bot ein prachtvolles Feld, um das Nahen des Mondschattens zu sehen.

Bekanntlich trägt der letztere Anblick mit am meisten zu dem mächtigen seelischen Eindruck einer totalen Sonnenfinsternis bei. Ein furchtbares, schwarzes Etwas braust mit der Schnelle eines rasenden Gewittersturmes heran, sodaß Bewunderung und Entsetzen zugleich selbst den darauf gefaßten Beobachter ergreifen soll.

Auf unserem Hügel herrschte schon lange vor Eintritt des großen Ereignisses eine feierliche Stimmung. Von dem Augenblick an, wo das Trompetensignal den (unsichtbaren) Beginn der partiellen Verfinsterung, den ersten Eintritt des Mondschattens in die Sonnenscheibe, verkündigte, sank überall das Gespräch zum Flüstern herab. Rührend war es, ein rechtes Zeichen

für die ehrliche Bemühung des Menschen, dem Wesen der Dinge näher zu kommen, wäre es auch nur um den kleinsten Schritt, wie die Astronomen ohne Ausnahme bis zum letzten Augenblick ihre Instrumente mit äußerster Sorgfalt richteten, obwohl eine Aussicht auf ein Lichtblickchen durch den Wolkenschleier längst nicht mehr vorhanden war.

Die Spannung wuchs in der langen Dauer der Partialität. Bekanntlich wird die Abnahme des Lichts auf der Erde für das Auge erst bemerklich, wenn der Mond etwa zwei Drittel der Sonne bedeckt hat. Plötzlich ging eine Bewegung durch die Menge: „Die Sonne, die Sonne! da, da!“ Nicht gerufen wurde es, sondern geflüstert, aber so eindrucksvoll, daß man in den Stimmen gleichsam das Herz klopfen hörte. Am Himmel erschien in einer Wolkenlücke, die nicht ganz klaren Himmel zeigte, aber nur noch mit einem leichten Flor bedeckt war, die Sonnenscheibe, blaß, mit schwachem Licht, und siehe, sie war bis über die Hälfte verdunkelt, der Sichel des Mondes im letzten Viertel gleich. Wie eine kleine Barke durch hochgehende Wellen schwimmt und dem Beschauer am Ufer bald auf den Kämmen sichtbar wird, bald wieder hinter den Wogenrücken verschwindet, so schwamm die Sonnenbarke am Himmel, verdeckt hinter Wolken und wieder erscheinend; leider aber nur für ganz kurze Zeit.

Jetzt war es soweit, daß die Verdunkelung merkbar werden mußte. Thatsächlich lag bereits eine eigene matte Dämmerung über der Gegend. War sie schon vom Mangel des Sonnenlichts über den Wolken, oder nur von der Verdichtung dieser letzteren erzeugt? Es ist schwer, die Erregung zu schildern, mit der jede Schattierung des Dunklerwerdens verfolgt wurde. Bald konnte kein Zweifel bestehen: es dunkelte erheblich; auch die Ziegen wurden aufmerksam und hörten auf zu fressen. Wunderlich berührte es, als in diesen Momenten drei große, schwarze Kolkraben mit lautem Gekrächz über den Vardanger-Fjord herüberflogen.

Die Dämmerung nahm zu, und alles spähte nach dem Horizont, um das Herannahen des Kernschattens zu sehen. Eine junge Engländerin sprang plötzlich aufgeregt von dem Stein, auf dem sie gesessen, empor und stürzte so hastig an den schon stark verdunkelten Klippenrand vor, daß sie bei einem Haare dicht neben mir hinuntergestürzt wäre. Die Luft bekam noch mehr Durchsichtigkeit, als sie sonst schon im Norden hat: in der fahlen Dämmerung flossen die Nähen und Weiten in eins, so daß der dunkelgrüne Rasen des Ufers, die Klippen und die grauschwarze See unmittelbar unter meinen Füßen zu sein schienen. Das Thermometer, das neben mir im Grase lag, fiel ganz langsam von Grad zu Grad; schon wurde es schwierig, die Skala zu erkennen.

Dann kam der Höhepunkt! Der Mondschatten war ja diesmal nicht klar umrandet, da Wolken über uns ihn abfingen; ein Heransausen desselben über die See sahen wir also nicht, aber wir fühlten sein Nahen wie eine Ahnung. Die fernen Berge des jenseitigen Ufers verschwammen auf einmal völlig mit dem finsteren, blauschwarzen Himmel; düster, unsäglich düster wurde die See, und man hatte die Empfindung, als ob auch auf ihr plötzlich jede Welle sich glättete. Wie eine erstarrte bleierne Masse lag das Meer da.

Jetzt krachte der Schuß, der den Beginn der Totalität ankündigte. Wie Gespenster in unheimlicher Felswildnis erschienen die regungslosen Menschen ringsherum. Kein Laut wurde rings in der ganzen Natur hörbar; um so seltsamer klang die Stimme des Mannes, der die Sekunden der Totalität von zehn zu zehn ausrief. Schrecken — wie so oft erzählt wird — habe ich nicht empfunden, nur eine seltsame Gespanntheit, welche die Verstandes- und Willensthätigkeit lähmte und einzig das staunende Gefühl walten ließ; es war ein halb bewußtloses Starren ins Dunkle, Unfaßbare!

Kaum möglich ist es, den Anblick der Landschaft in den Augenblicken der Totalität zu schildern. Man stellt sich wohl die Schattenlandschaften der Unterwelt so vor. Es war durchaus nicht Nachtdunkel, sondern eine schaurige Dämmerung: die Gegenstände blieben

sichtbar, aber sie schienen fahl, wesenlos, die Felsen wie Wolkengebilde, die Wolken glatt, grau wie die See. Auch verschwanden nicht alle Farben am Himmelsgewölbe; es schien vielmehr, als fingen die fernsten Wolken vor uns schon wieder das hinter dem vorüberwandernden Mondschatten neu erstrahlende Licht auf, ehe noch am gegenüberliegenden Horizont der letzte Sonnenschimmer erblichen war. Fast grausig war kurz nach Beginn der Totalität im Nordwesten, wo tief am Horizont der Himmel wolkenfrei war, ein intensives gelbgrünes Leuchten mit anzusehen. Ein zitternder Schimmer fiel von dort über den Hintergrund des Varanger-Fjordes.

Da ertönte ein zweiter Schuß, die Totalität war vorüber!

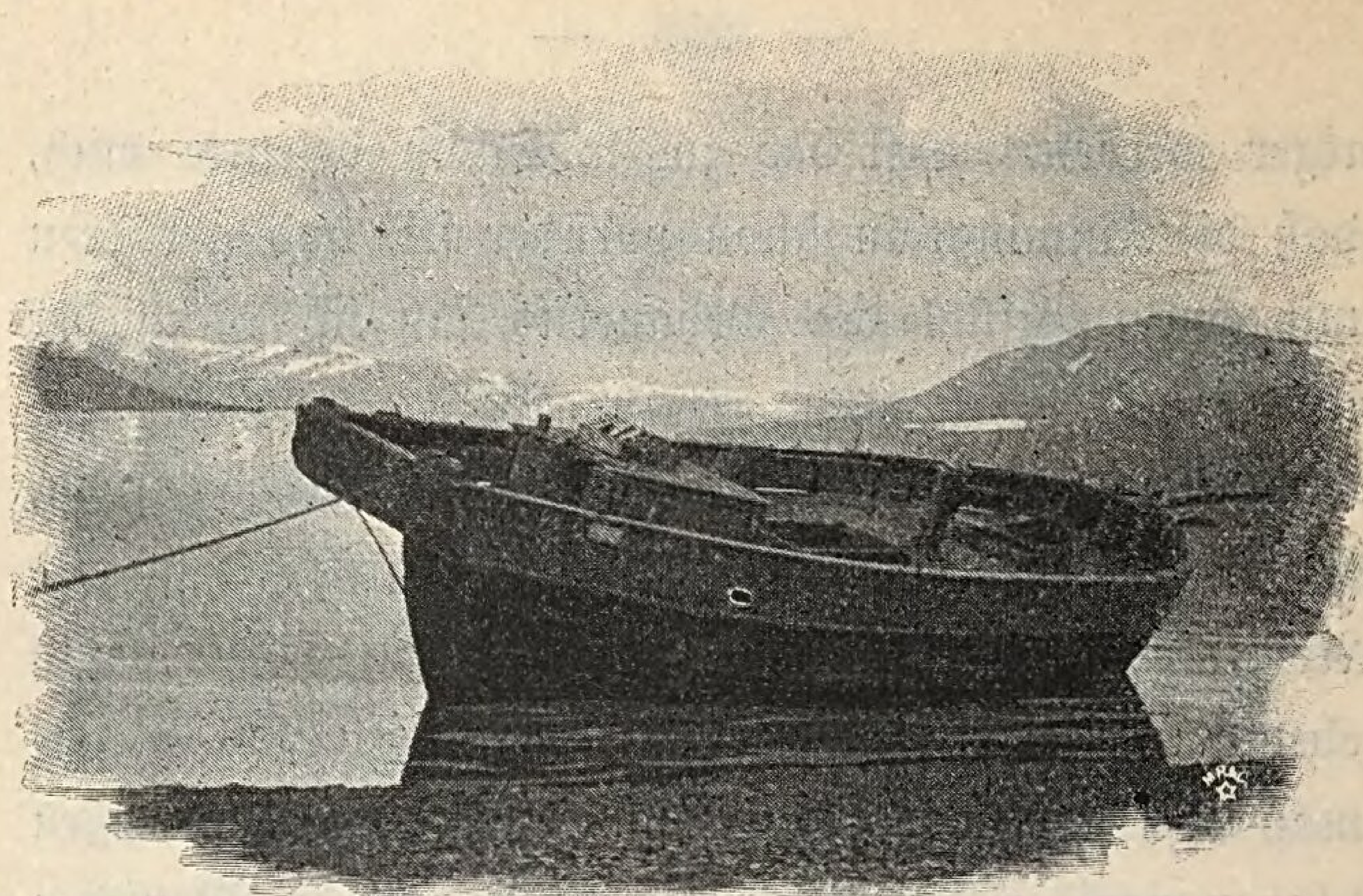
Wie seltsam doch die Menschennatur ist: Wenn diese Schilderung naturgemäß auch nur ein unvollkommenes Stammeln sein kann, so entnimmt der Leser aus ihr doch gewiß das eine, daß die Finsternis einen tiefen Eindruck auf mich gemacht hat. Darüber bin ich mir aber nachträglich erst recht klar geworden. Während der Dauer der Totalität selbst war die Spannung, oder soll ich sagen der Durst nach noch tieferer Aufregung so groß, daß ich immer noch nicht glaubte, in der eigentlichen Finsternis zu sein, und immer erwartete, es würde noch viel dunkler und schau-

riger werden. Erst der zweite Schuß belehrte mich, daß die Kulmination schon vorüber sei, und geradezu mit einem Gefühl des Bedauerns sah ich es wieder heller werden.

Scheinbar viel schneller, als es dunkel geworden, gewann das Licht seine frühere Kraft zurück. Wie aus Nebelschleiern tauchten die Gegenstände hervor, und ebenso rasch war auch bei den Lebewesen das Gleichmaß des Gemütes wieder da. Meine Ziegen fraßen binnen wenigen Minuten ruhig weiter, und die Menschen schauten einander lächelnd an. Das Thermometer stieg in etwa zehn Minuten um fünf Grad, einen Grad höher, als es vorher gezeigt hatte.

Ganz besonders interessant war mir aber der tapfere Gleichmut und die fröhliche Zähigkeit, mit der die Astronomen die Vergeblichkeit ihrer großen Mühen und Kosten hinnahmen. Keine Klage wurde laut. Ruhig packten sie ihre Instrumente zusammen, und ein hübscher junger Mann mit klugem Gesicht, der unweit von mir an einem Fernrohr beobachtet hatte, zuckte, als ein Genosse ihm zurief: „Das war ein Reinfall!" mit ruhigem Lächeln die Achseln und sagte:

„Look forward to the next!"



Noch einmal nach Spitzbergen!

Wenige Tage vor meiner Abreise aus der Heimat hatte ich eine journalistische Berichterstattung über die Reise des „Erling Jarl“ übernommen, und zwar für den „Berliner Lokal-Anzeiger“, jenes vielgenannte Blatt, das zu den jüngsten Tageszeitungen Berlins gehört, dessen Wachstum aber in ganz ähnlichen, „amerikanischen“ Verhältnissen vor sich gegangen ist wie dasjenige unserer Reichshauptstadt selbst.

Von der Redaktion erhielt ich nun in Vadsö, am Tage vor der Sonnenfinsternis, mitten während der Abendtafel an Bord, das nachfolgende Telegramm:

„Kehren Sie zu Andrée zurück und erwarten Sie seinen Aufstieg.“

Im ersten Augenblick war ich geneigt, laut aufzulachen. Mein behördlicher Urlaub ging am 17. August zu Ende, meine Gedanken waren längst dabei, die Freude des Wiedersehens mit den Lieben daheim sich auszumalen und hatten für die nächsten Wochen schon eingehende Dispositionen getroffen, und nun sollte ich noch einmal hinaus ins gänzlich Ungewisse? Doch abgesehen davon schien mir der Gedanke an sich geradezu unvernünftig, die Ausgeburt einer Person am grünen Tische, welche die realen Verhältnisse gänzlich mißverstand. Als ob man so einfach ein Billet zur Dänen-Insel lösen könnte! Aber auch wenn es gelänge, auf irgend eine Weise noch einmal dorthin zu kommen, so konnte das doch allergünstigen Falls nicht vor Ablauf von vier bis fünf Tagen geschehen. Nun war Andrée, als wir ihn am ersten August verließen, bereits fertig zum Aufstieg gewesen, und wir alle waren damals, wie er, der sicheren Erwartung, daß der so lange ausgebliebene Südwind jede Stunde eintreten konnte; war unter diesen Umständen anzunehmen, daß er nicht jetzt schon längst davon geflogen? Gesetzt aber selbst den Fall, ich hätte ihn dort noch vorgefunden, wie hätte ich denn, allein und aller Ausrüstung bar, auf der öden Dänen-Insel den unbestimm-

baren Aufstieg Andrées abwarten, und endlich, wie hätte ich nach demselben von dort wieder zurückkommen sollen? Zur Stellung des Ansinnens, an Bord der „Virgo" aufgenommen zu werden, fühlte ich mich in keiner Weise berechtigt, und überdies hatte ich ja seinerzeit gehört, daß dies Schiff die Bestimmung habe, nach Aufstieg Andrées mit dem Professor Arrhenius zu wissenschaftlichen Zwecken von Spitzbergen nach Grönland zu gehen.

Kurz, ich wies den Gedanken als unmöglich von der Hand, telegraphierte im obigen Sinne nach Berlin und dachte dann nicht weiter daran, sondern nur noch an das große Ereignis der Sonnenfinsternis.

Als diese aber vorüber war und ich auch meine telegraphischen Berichte darüber aufgesetzt hatte, ertappte ich mich dabei, daß der Gedanke des Telegrammes doch wie ein glimmender Zunder unablässig in mir fort brannte.

„Unmöglich?" — Welch schwerwiegendes Wort! Hatte ich nicht selbst von meinem viel bewunderten Helden Andrée vor wenigen Tagen mit soviel Vergnügen den Ausspruch gehört, es sei bedauerlich, daß solch ein Wort in der Sprache existiere? Wieso war denn eine Rückkehr zu ihm und die Beobachtung seines Aufstiegs unmöglich? Unwahrscheinlich ja, sehr sogar, aber weiter auch nichts. Und war deshalb die Idee des

Telegramms nicht vielmehr kühn und ich nicht zaghaft, daß ich sie so ohne weiteres zurückgewiesen hatte? Wie, wenn nun die That doch gelänge; wenn es mir doch noch möglich sein sollte, dem merkwürdigen Ereignis beizuwohnen? Ich hatte nun einmal Berichterstatterpflichten übernommen, gehörte es nicht zu diesen Pflichten, wenigstens das Äußerste zu versuchen?

An Schlaf war nicht mehr zu denken, so nötig er mir nach der durchwachten Nacht auch kurz zuvor noch erschienen war. Nun wußte ich schon das Ende, der alte Rausch des unhemmbar reifenden Entschlusses hatte mich gepackt. Noch ein paar Minuten erregten Auf- und Niederschreitens, dann fügte ich meiner großen Sonnenfinsternis-Depesche, die noch vor mir auf dem Tische lag, in kurzen Worten hinzu, ich sei bereit, die Rückkehr zu Andrée zu versuchen, wenn ich von meiner Behörde weiteren Urlaub erhielte. Zugleich bat ich für alle Fälle um Geld, denn auf derartige Extrafahrten war ich nicht mehr gerüstet. Gleichzeitig verfaßte ich ein telegraphisches Urlaubsgesuch an meinen Vorgesetzten.

Leider war es in Vadsö selbst nicht mehr möglich, die Telegramme zu befördern; erstaunlicher Weise hatte das Telegraphenamt in der Sonnenfinsternisnacht keinen Nachtdienst eingerichtet. Alle die zahlreichen Korrespondenten, die unmittelbar nach Abschluß

des großen Ereignisses zum Bureau eilten, hatten offenbar ebenso wie ich diesen Nachtdienst für so selbstverständlich gehalten, daß keiner daran gedacht hatte, ihn vorher zu bestellen; wir mußten nach langem, aber vergeblichem Pochen wieder fortgehen. Für mich war dieser Umstand besonders unangenehm, da unser Schiff notgedrungen noch vor acht Uhr, vor der Eröffnung des Amtes, abdampfen mußte; denn die Schiffsführung hatte eine hohe Konventionalstrafe zu zahlen, wenn der „Erling Jarl“ nicht bis zum 16. August in Hamburg eintraf, und trieb daher mit äußerster Hast zur Heimkehr. Es blieb nichts übrig, als die Telegramme unterwegs in Vardö aufzugeben. Eigens dieser und einiger anderer Telegramme wegen veranlaßten meine Freunde und ich den Kapitän, ganz wider seinen Willen diesen Hafen anzulaufen. Der zweite Offizier brachte sie an Land und kehrte erst nach ungefähr einer Stunde mit der Nachricht zurück, die Telegraphistin habe bisher keinen Anschluß nach Vadsö, über welchen Ort die Leitung nach dem Süden führte, ja nicht einmal eine Antwort von dort erhalten können. Augenscheinlich sei das dortige Amt mit Sonnenfinsternis-Depeschen völlig in Anspruch genommen, und da obenein heut Sonntag sei, könne sie überhaupt nicht dafür garantieren, daß die Depeschen vor Montag befördert würden.

Nun, damit schien eigentlich der ganze Gedanke abgethan. Montag früh um fünf Uhr mußte der „Erling Jarl“ bereits in Hammerfest eintreffen und schon um acht diesen Hafen wieder verlassen. Bekam ich aber nicht innerhalb der drei Stunden in dieser Stadt die nötigen Antworten aus der Heimat, dann wurden die Schwierigkeiten einer nochmaligen Fahrt zu Andrée in dieser späten Jahreszeit so groß, daß im Ernst nicht mehr daran zu denken war. Das Schiff zu verlassen und in Hammerfest auf die Telegramme zu warten, durfte ich nicht wagen, denn ich gab damit nicht nur aufs Ungewisse hin meinen bis nach Hamburg bereits bezahlten Platz auf, sondern verscherzte mir auch für den Fall der Urlaubsverweigerung die Möglichkeit einer rechtzeitigen Rückkehr nach Berlin.

Trotz alledem packte ich, um für alle Fälle bereit zu sein, meine Koffer und nahm mit meinen verwundert die Köpfe schüttelnden Freunden den feierlichen Abschiedstrunk — schaden konnte er ja nichts, auch wenn er vergeblich war; wie schlimm aber, wenn es nachher zu spät gewesen wäre, ihn noch zu trinken!

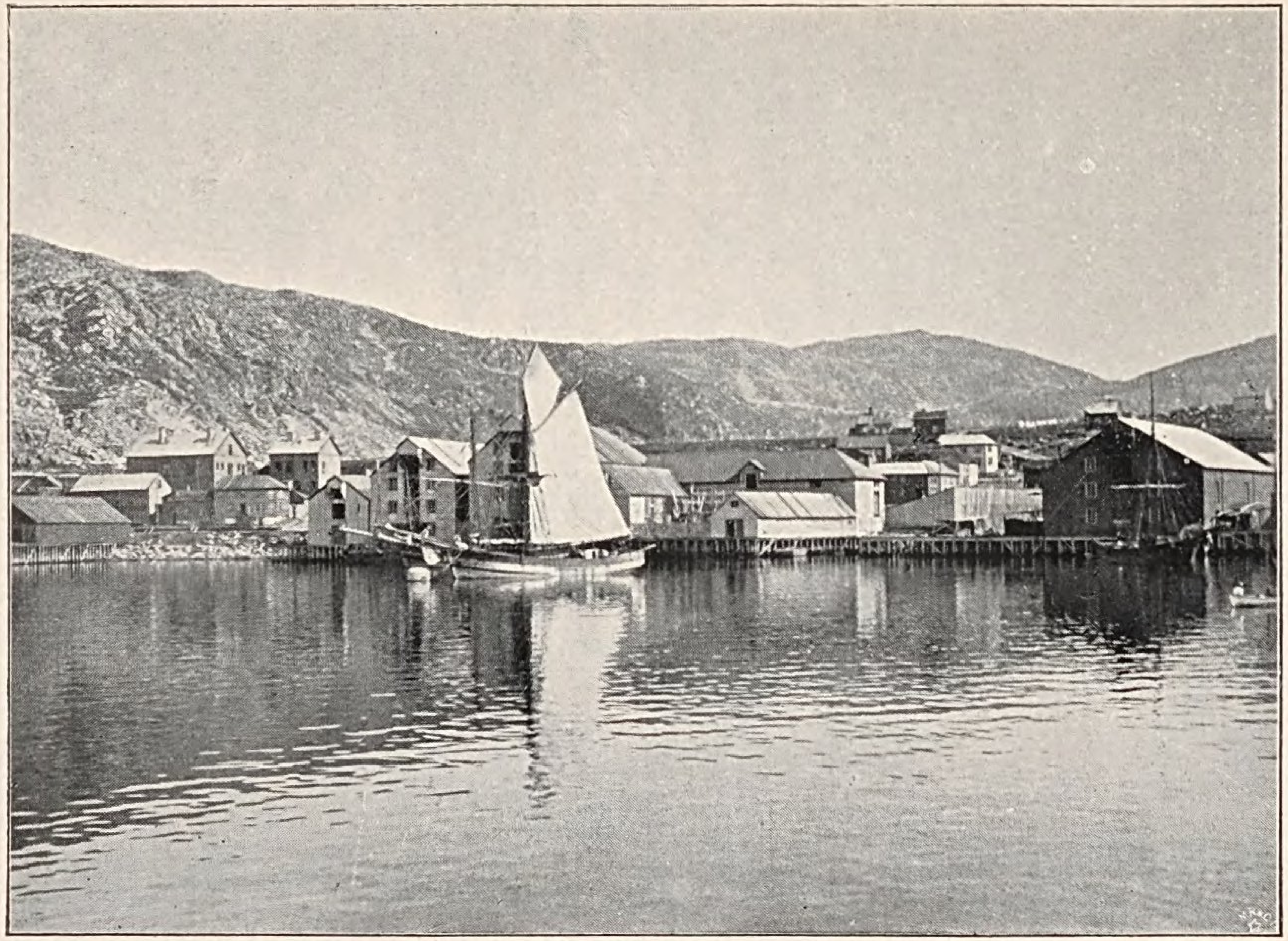
Zur festgesetzten Zeit des nächsten Tages lief der „Erling Jarl“ in den Hafen von Hammerfest ein. Sogleich ließ ich mich ans Land rudern und machte mich auf den Weg zum Deutschen Konsulat, um zu

erkunden, welche Möglichkeiten es für mich gäbe, zur Dänen-Insel zu gelangen.

Indem ich so durch die Straße eile, fällt mir plötzlich auf, wie merkwürdig der Hall meiner Schritte an den Häusern wiederklingt und wie einsam die Gassen sind, vollkommen ausgestorben. Ich schlage mich an die Stirn: ich zeitloser Eismeervagant hatte ja völlig vergessen, daß die bürgerliche Menschheit um fünf Uhr morgens zu schlafen pflegt, und vollends in Norwegen, wo man meist bis nach Mitternacht auf ist und den Tag dafür später als bei uns beginnt.

Ich hatte ja nun zwar den Konsul Feddersen als einen ungemein freundlichen und hülfsbereiten Mann bereits kennen gelernt, aber den alten Herrn, der nahe an den Achtzigern stand, um diese Zeit aus den Federn zu holen, das brachte ich nicht übers Herz; bis sieben sollte er wenigstens schlafen. Auch das Telegraphenamt wurde ja nicht vor acht geöffnet, also hieß es mit aller Erregung im Herzen ruhig abwarten.

So wanderte ich denn hin und her durch die Straßen, ohne einer einzigen Seele zu begegnen. Wie seltsam dieser Schlummer bei dem hellen Tagesschein sich ausnahm; es war als schliefe die Stadt mit offenen Augen. Schließlich ließ ich mich draußen im Süden vor der Stadt, wo mächtiges, moosdurchwachsenes Granitgetrümmer liegt und einen weiten Blick über die



Hammerfest vom Schiffe aus.

Landschaft gewährt, auf einem der Blöcke nieder und wartete schweigend den Verlauf der Stunden ab. Alles war still um mich her, nur der Wind ging im Grase. In bleichem, glasigem Lichte lag die See unter mir, ringsum begrenzt von fernen Bergen, und zwischen dem grauen Gebirg und der grauen See die kleine, totenstille Stadt. Sie schien wie verzaubert, wie um irgend einer geheimnisvollen Sünde willen aus glücklicherem Lande hierher an dieses öde, versteinerte Ende der Welt zum ewigen Schlummer gebannt. Plötzlich überfiel auch mich in dieser seltsamen Stille eine fast überwältigende Müdigkeit — die natürliche Rückwirkung gegen die Aufregung und den mangelnden Schlaf der letzten Tage —, die Gedanken verschwammen mir bereits, die Augen fielen zu, und nur mit einem letzten rettenden Ruck raffte ich mich rechtzeitig auf, ehe ich in den gefährlichen Schlaf versank.

Endlich — es war ein halb sieben — stiegen hier und da über den Häusern des Städtchens feine, bläuliche Rauchsäulen in die klare Luft empor — die verzauberte Stadt erwachte und kochte sich Kaffee. Nun war es Zeit zu handeln.

Gerade als ich am Geschäft des Konsuls Feddersen ankam, öffnete ein blasser, junger Mensch dort den Laden.

„Kann ich den Herrn Konsul Feddersen sprechen?“

„Ja, er kommt zwischen acht und neun ins Kontor.“

„Wecken Sie ihn und geben Sie ihm dies.“ Ich hatte rasch ein paar Worte auf meine Karte geworfen, mit der Erklärung meiner Lage und der Bitte, mich um sieben zu empfangen.

„Wa — Wie? — Herr Feddersen schläft!“ sagte der Kommis in maßlosem Erstaunen, die wasserblauen Augen weit aufgerissen.

„Ja doch, wecken Sie ihn.“

„Ja — aber — er wohnt hier gar nicht.“

„Gut, gehen Sie sofort zu seiner Wohnung und sagen Sie, ich käme um sieben zu ihm.“ Ganz erschrocken von meiner wilden Energie, schloß der Jüngling nunmehr wieder seinen Laden und lief mit meiner Karte davon.

Als ich zur angegebenen Zeit erschien, stand der gute, alte Mann wirklich schon in Unterhosen in seinem Salon und ging in der liebenswürdigsten Weise auf meine Fragen ein. Ich erfuhr, daß der Dampfer „Lofoten“ gerade heute aus Spitzbergen zurückkommen und morgen Nacht seine letzte diesjährige Fahrt zu der Touristenhütte in der Advent-Bay ausführen werde. Er solle die letzten Reisenden und die Gerätschaften des Hauses sowie die kleine Dampfbarkasse „Expreß“ mit zurückbringen.

Hier war also die Möglichkeit, nach Spitzbergen zu gelangen, und vielleicht auch die, mit Hülfe des „Expreß" die etwa anderthalb Tagereisen nördlich von der Advent-Bay gelegene Dänen-Insel zu erreichen! Nun fehlte noch Geld und Urlaub.

Es war dreiviertel acht, als ich am Telegraphenamt die Thür geöffnet fand; ein verschlafenes Dienstmädchen fegte im Lokale auf und erklärte mir, vor viertel neun werde hier wohl niemand erscheinen. Gleichzeitig erscholl vom Hafen her das mir wohlbekannte erste heulende Pfeifen des „Erling Jarl." Tönte es zum dritten Male, so verließ das Schiff — das wußte ich — unweigerlich den Hafen und dampfte in unaufhaltsamer Eile nach Süden.

Also ein weiterer Verzweiflungsgang durch die Straßen! Zum „Erling Jarl" zurückeilende Freunde fragten: „Nun, wie steht's?" — Im Grunde glaubte keiner von ihnen an meine Rückkehr nach Spitzbergen — ich selbst ja auch nicht.

Die Uhr war genau acht, als ich zum zweiten Mal ins Telegraphenbureau drang. Gott sei Lob und Dank, dort saß ein Fräulein am Apparat und tippte.

„Telegramm für Doktor Wegener da?"

„Nein, bis jetzt nicht."

Nun, dann eilig zurück zum Schiff, denn das zweite

Heulen der Dampfpfeife tönt bereits herüber! Als ich aber schon aus der Thür treten will, ruft die Dame: „Warten Sie, soeben kommt ein Telegramm für Sie." Und sie tippt wieder von neuem — tipp — tipp — tipp — mein Gott, was ist das Telegraphieren für eine langweilige Erfindung! Endlich halte ich meine Depesche in den Händen: eine Anweisung des Lokal-Anzeigers, auf der Post 900 Kronen zu erheben. Hinzugefügt ist die Notiz: „Wir ermächtigen Sie, mit Virgo nach Grönland zu gehen."

Geld ist komprimierte Kraft und Macht, ich fühle ordentlich, wie die Schwingen meiner Seele sich entfalten. Noch aber fehlt das Wichtigste, der Urlaub. Ich hinterlasse die Bitte, mir ein ankommendes Telegramm unverzüglich nach Tromsö nachzusenden, wo wir heute Abend eintreffen sollen, laufe dann zum Postamt und rufe einem vorübereilenden letzten Nachzügler vom „Erling Jarl" zu:

„Bitte veranlassen Sie, daß das Schiff wartet, ich komme sofort."

Im Postamt wird mir das Geld unverzüglich ausgehändigt, und ich will nun zum Hafen stürmen. Erreicht mich das Urlaubstelegramm in Tromsö, so kann ich bis morgen Abend von dort nach Hammerfest zurück sein und noch die „Lofoten" benutzen. In

diesem Augenblick kommt ein kleiner Depeschenbote zum Postamt gerannt:

„Telegramm für Doktor Wegener!“

Ich reiße es auf: — „Urlaub erteilt!“ Nichts als die zwei Worte. In dankenswertem Verständnis für meine Lage erteilte meine liebenswürdige Behörde mir einen Urlaub à discrétion, was wollte ich mehr.

Das dritte Pfeifensignal erschallt, ich fliege zum Quai, aber als ich dort ankomme, gleitet der „Erling Jarl“, seine Ankerkette langsam aufwindend, bereits zum Hafen hinaus. Rasch springe ich in das Boot eines kräftigen Flötmands, der soeben angekommen, und erreiche das Schiff, schon von weitem den an Bord nach mir ausschauenden Freunden zurufend: „Ich fahre nach Spitzbergen!“

Oben empfängt mich mit ärgerlicher Miene der Kapitän Bade und fährt mich an:

„Sie können jetzt Ihre Sachen nicht packen, wir müssen unbedingt fahren.“

„Es ist mir ganz egal, was Sie müssen,“ sage ich lachend, „ich muß meine Sachen haben. Gepackt sind sie längst.“

Binnen zwei Minuten haben ein paar Matrosen meine Koffer ins Boot geschafft, im Fluge drücke ich von grüßenden Händen, was ich erreichen kann, rufe Herrn Professor Joest zu: „Bitte bezahlen Sie meine

Rechnungen" und klettere das Fallreep hinab. Der „Erling Jarl" setzt seine Schraube in Bewegung, die bisherigen Reisegefährten rufen mir noch ein vierfaches schwedisches Hurra nach, und dann verläßt das schlanke, schöne Schiff, das mich so lange getragen, den Hafen.

Ich sitze nach all dem Wirrwarr mutterseelenallein im kleinen Boot, plötzlich selbst hineingebannt in die verzauberte Stadt.

Die nächsten beiden Tage vergingen rasch genug mit Vorbereitungen für die Reise und näherer Ausgestaltung meines Planes. Vielleicht war es möglich, den Kapitän der „Lofoten" selbst für eine vernünftige Summe zu veranlassen, daß er vor Landung in der Advent-Bay mich zu Andrée führte. Und sollte es denn wirklich unmöglich sein, auf der „Virgo" Platz zu finden? Bescheiden wollte ich schon sein, und drei Plätze wurden ja nach dem Aufstieg jedenfalls frei. Herr Professor Kahlbaum sandte mir auf eine telegraphisch nach Tromsö hinter dem „Erling Jarl" hergesendete Bitte eine sehr herzliche drahtliche Empfehlung an seinen Freund Arrhenius, in der er ihn bat, mir, soweit es ginge, nützlich zu sein. Vielleicht war es durch die Fürsprache dieses Mannes möglich, aufgenommen zu werden. In diesem Falle erweiterte sich aber die

Perspektive der Reise wahrhaft großartig. Nach Grönland? Wundervoller Gedanke!

Am Dienstag den 11. August kam die „Lofoten" aus Spitzbergen und mit ihr zwei deutsche Passagiere, die noch drei Tage später als wir, am 4. August, mit Hülfe des „Expreß" an der Dänen-Insel gewesen waren. Auch damals war Andrée noch nicht aufgestiegen, doch in vollkommener Bereitschaft dazu gewesen. Sieben Tage waren also seit dieser letzten nach Europa kommenden Nachricht von ihm bereits wieder vergangen, als ich am Mittwoch dem 12. ganz früh mit dem hübsch eingerichteten Schiffchen den Hafen verließ. Ich war fast der einzige Passagier an Bord.

So rollten denn wiederum, zum dritten Male, die Wogen des Eismeers unter meinem Kiel; wieder strich der graue Mallemuck lautlosen Fluges über sie dahin, mit ihnen sich senkend und hebend; wieder stiegen die Dampfsäulen der Wale aus den Wellen empor, und ihr dunkler Leib wälzte sich zeitweilig über die Oberfläche hinaus.

Einsam schreite ich stundenlang das Deck des kleinen Schiffes, dem ich mich anvertraut, auf und nieder, das Herz voll Freude und Thatenlust. Gewiß hat meine Aufgabe noch mancherlei Schwierigkeiten; aber ist sie nicht darum um so viel schöner? Noch über-

schaue ich sie nicht, aber ich werde sie alle überwinden, alle! Mir ist ganz romantisch zu Mut. Alte Erinnerungen aus der Schülerlektüre, Jules Vernesche Reportergestalten, die alles können, alles unter den merkwürdigsten Umständen durchsetzen, vermöge der eisernen Kraft ihres Willens, tauchen in meiner Seele auf. Bin ich jetzt nicht auch ein solcher, und hat nicht meine Geschichte wahrhaftig schon spannungsvoll und glücklich genug angefangen? Den Willen habe ich ja, ich strotze ja ordentlich davon!

Wahrlich, dieser erste Tag mit all seinen Hoffnungen und Erwartungen war sehr schön! Der zweite freilich war es schon minder. Das Wetter wurde unfreundlich; ein öder, grauer Nebel legte sich über die See, der den Gesichtskreis auf Kilometerweite einschränkte und am Schiff sich als ein feiner Regenstaub niederschlug, so daß alles von Feuchtigkeit troff. Mit ihm schlich sich die graue Sorge ins Herz: Was gestern leicht war, erschien heut schwer, was gestern mit der Hand zu greifen, heute nebelfern. Dichter und dichter zog sich der Nebel um das Schiff; es waren nicht flatternde, wallende Wolkenschleier, das wäre doch noch Leben und Bewegung gewesen; nein, es war ein weißlich schimmerndes Nichts, eine Auflösung aller Formen, aller Entfernungen, eine Vernichtung des Sehvermögens, das nicht von einer festen

Wand zurückprallte, sondern einfach in unbestimmbarem Abstande erstickte wie ein Schall in weicher Watte, überwältigt, ausgelöscht wurde von dem allumfließenden Licht wie der Schrei eines Ertrinkenden von der Brandung der Wogen. Glanzlos war die Farbe des Meeres, mit glatter Haut, wie wenn Öl darüber gegossen wäre, kroch die Dünung unter dem Nebel heran und verschwand wieder in ihm. Der Bug unseres Schiffes warf in unsäglich eintönigem Rauschen seine Schaumstreifen, abwechselnd rechts sich mehr hinüberneigend und dort stärker brausend, und dann wieder links, aber das Auge hatte den Eindruck, als sei diese Bewegung nur ein schauerliches Gaukelspiel, denn kein Merkzeichen der Umgebung verriet, daß wir dabei vorwärts kamen. Und dazu immer diese gleichmäßige, matte Helle ringsherum, Tag wie Nacht; es war als triebe ich bereits im Lande der Kimmerier am äußersten Okeanos, im Schattenreiche des Odysseus. — Doch nein, noch lebe ich und halte die Hand bereit, um unter den Möglichkeiten, die im Schoß der Zukunft liegen, zu rechter Zeit die rechte heraus zugreifen!

In der Frühe des 14. August liefen wir in Advent-Bay ein. Es war sehr kalt, niedrige Wolken krochen oben an den Plateaurändern entlang, und ein

feuchtes Schneegeriesel kam von ihnen hernieder. Der Sommer in Spitzbergen war sichtlich zu Ende; binnen wenigen Tagen, vom 21. ab, begann ja hier auch die Sonne länger und immer länger vom Himmel zu verschwinden. Trotz des trüben Wetters konnte ich aber die kleine, wohlbekannte Bucht noch mit einem Blicke übersehen. Am Strande lag nur, von der Flut bespült, das hülflose Wrack der Ellida wie ein häßliches Vorzeichen. — Der „Expreß“ war nicht da!

Sir Martin Conway, der Führer der englischen Expedition, von der ich in einem früheren Kapitel erzählte, der noch in Advent-Bay weilte und mit der „Lofoten“ nach Europa heimzukehren beabsichtigte, hatte zwei seiner Begleiter mit dem Schiffchen nach der Bay von Hornsund vorausgeschickt. Dort sollten sie den nahegelegenen Pik von Hornsund, die höchste bekannte Kuppe Spitzbergens, ersteigen und bei unserer Rückkehr von der „Lofoten“ samt dem „Expreß“ abgeholt werden. War aber zu schlechtes Wetter, um die Besteigung zu unternehmen, so sollten sie nicht auf uns warten, sondern es wagen, mit dem „Expreß“ direkt nach Europa zu fahren.

Der Kapitän der „Lofoten“ hatte auf meinen Wunsch, mich selbst zur Dänen-Insel zu fahren, nicht eingehen können, da er die Zeit bis zur Abfahrt ausnutzen mußte, um den Inhalt der Touristenhütte zu

verladen und die Gerätschaften der Expedition Conways und derjenigen des Norwegers Jörgensen aufzunehmen. — Die schwedische Expedition des Barons de Geer blieb noch dort, sie erwartete ein eigenes Schiff. Die mit der „Lofoten“ heimkehrenden Passagiere wollten bis Dienstag in Hammerfest sein, um den im Anschluß daran nach dem Süden gehenden Postdampfer „Vesteraalen“ zu erreichen; der nächste Dampfer ging von dort erst wieder eine halbe Woche später. Die „Lofoten“ sollte deshalb am Sonnabend Advent-Bay verlassen. Der Hornsund lag von hier ungefähr ebensoweit wie die Dänen-Insel entfernt, nur nach entgegengesetzter Richtung. Wir trafen dort im günstigsten Falle Sonntag früh ein, d. h. ich konnte nunmehr Andrée, wiederum den günstigsten Fall angenommen, statt morgen erst drei Tage später erreichen.

Drei neue Tage ohnmächtigen Wartens also, während deren der Zweck meiner Reise immer illusorischer werden mußte! Es giebt Lagen, wo der Mensch entschieden zu einem Betäubungsmittel greifen muß, um seine Existenz für eine Weile suspendieren zu können. Der eine trinkt, wenn er sich zu sehr ärgert, ich schlafe. Zornig warf ich mich in meiner Kabine auf das Sopha und schlief fest wie ein Bär bis in den Nachmittag hinein.

Dann wanderte ich einsam an dem öden Geröll-

saum der Küste entlang, weiter und immer weiter, von Advent-Bay hinaus zum Rande des Eisfjordes. Es war schon spät abends. Kein Geräusch als das eintönige Rauschen der Brandung und das Krächzen der aufgescheuchten Möwen. Der Nebel war tiefer in den toten Berghängen hinter mir hinabgestiegen und verhüllte rechts und links die Ferne. Alles lag grau in grau. Gerade vor mir war eine Lücke im Nebel, und hinter der mächtigen Wasserfläche des Fjordes leuchtete die Sonne mit einem wundervoll magischen Glanze auf der erhabenen Felsen- und Gletscherwildnis des jenseitigen Ufers. Das Eis auf den Höhen blitzte und funkelte wie Silber und Diamanten, als läge dort hinten, mir ewig unerreichbar, eine selige Welt.

Ich raffte mich zusammen. Irgend etwas mußte geschehen; so thatenlos konnte ich hier nicht harren, und so unternahm ich denn einen Versuch, der mir anfangs ziemlich aussichtslos erschienen war. Ich machte mich im Laufe der nächsten beiden Tage mit den Leuten näher bekannt, die mit „Lofoten" zurück sollten, und suchte sie alle für meinen Plan zu interessieren, nach Beendigung der Arbeiten am Hotel mit mir zur Dänen-Insel hinaufzufahren, selbst um den Preis, daß der Anschluß in Hammerfest verfehlt wurde. Es waren durchweg liebenswürdige Leute: ein sehr ruhiger junger Engländer, ein flotter Kopenhagener Advokat, ein ge-

mütlicher älterer Herr aus Bergen — der vielen Reisenden wohlbekannte Besitzer des großen Touristen-Geschäfts, Herr Beyer — und vor allem Sir Martin Conway nebst seinen Genossen. Ich rechne die nähere Bekanntschaft mit diesem ebenso feinen und gebildeten, wie sympathisch natürlichen Manne, der übrigens ausgezeichnet deutsch spricht und ein Kenner unseres Vaterlandes ist, zu den wertvollsten Erträgen meiner Reise. Zu meiner Freude fand ich bei ihm sowohl, wie auch bei den anderen Herren für meinen Wunsch das größte Entgegenkommen; alle waren damit zufrieden. Mit diesem Erfolge begab ich mich wieder zum Kapitän, der ein stiller, fast schüchterner, aber im Grunde verständiger und gutwilliger Mann war.

„Ja", sagte dieser leise und betrübt, „ich habe selbst schon daran gedacht, doch noch hinaufzufahren, wir werden heute Mittag fertig mit Packen, es ginge daher wohl mit der Zeit, aber ich habe nicht Kohlen genug. Ich habe den Vorrat deshalb schon abschätzen lassen, indes es geht nicht, er reicht nicht zur Rückfahrt."

Auch das also versagte.

„Nun gut, so bitte ich Sie, wenn Sie, ehe wir nach Hornsund kommen, ein Fischerschiff treffen, es anzuhalten. Ich will versuchen, ob ich mit solch einem hinaufsegeln kann, denn auf die unsichere Möglichkeit,

den „Expreß“ in Hornsund zu finden, möchte ich mich erst in allerletzter Linie verlassen.“

Der Kapitän versprach zu thun, was er könnte. Man hatte in der That gestern Abend auf der Höhe von Belsund einen Fischer gesehen; vielleicht fand man ihn wieder.

Am Nachmittag des 15. August verließ die „Lofoten“ den Eisfjord. Das Wetter hatte sich aufgeklärt, und noch einmal, zum letzten Male, breitete sich das erhabene Fels- und Gletscher-Panorama dieser gewaltigen Meeresbucht um mich her — eine Landschaft von so fremdartiger Größe, daß sie auf dem Erdenrund selten ihr Gegenstück finden wird. Morgen früh sollten wir im Hornsund eintreffen, um zu sehen, ob der „Expreß“ dort auf uns warte, und dann ohne weiteren Aufenthalt nach Europa heimkehren. Wieder war also die Entscheidung über das Gelingen meines Planes auf wenige Stunden zusammengedrängt.

Es war allmählich eine Art Fatalismus über mich gekommen; ich erlebte mein eigenes Dasein wie ein dritter, objektiver Beobachter, und mit merkwürdiger Eindringlichkeit fühlte ich als lebendige Empfindung, was man meist doch nur als philosophischen Gedanken erfaßt, nämlich daß die Begriffe Vergangen-

heit, Gegenwart und Zukunft nur in der menschlichen Vorstellung beruhen und daß die Notwendigkeit, schrittweise die aufeinanderfolgenden Minuten zu durchwandern, lediglich in einer Beschränktheit unseres seelischen Organismus begründet sei. Mir war, als existierte alles das, was für mich in den nächsten vierundzwanzig Stunden kommen mußte, bereits genau ebenso gut, wie das schon Vergangene; etwa so wie die Begebnisse eines Romans auf den Blättern des Buches nebeneinander fertig daliegen, der Leser hat sie nur langsam, eine Seite nach der anderen, durchzulesen, leider ohne die Möglichkeit, die langweiligen Blätter zu überschlagen und vorauszusehen, wie es kommt.

Das Glück schien mir jetzt wirklich günstig zu sein; denn als wir abends gegen sieben Uhr das offene Meer erreicht hatten, schickte der Kapitän von der Kommandobrücke den ersten Steuermann zu mir mit der Meldung, ein Fischerboot sei auf hoher See zu sehen. Jedenfalls war es der gestern in der Nähe von Belsund erblickte Fischer, wahrscheinlich zur Zeit auf viele Tagereisen im Umkreise der einzige seiner Art. Diese Gelegenheit durfte ich mir nicht entgehen lassen, denn an den „Expreß" glaubte ich nach all den Enttäuschungen nicht mehr, und jedenfalls durfte ich in meiner Lage nicht wie der Knabe handeln, der einen

Sperling aus der Hand giebt, um die Taube auf dem Dache zu erhaschen. So bat ich denn, das Boot, dessen Segel wie ein kleiner, schwarzer Stift am Horizont sich abzeichnete, aufzusuchen.

Rasch kamen wir näher, und bald vermochte ich mit dem Glase die Einzelheiten des Fahrzeuges deutlich zu unterscheiden. Mir hatte bei der Idee, mit einem Fangschiff hinaufzusegeln, die „Gjöa" in der Erinnerung vorgeschwebt, die wir vor etwa vierzehn Tagen oben am ewigen Eise getroffen hatten, das stattliche Schiffchen mit der 20 bis 30 Mann starken Besatzung, dem prächtigen Kapitän Johannessen und der behaglichen, wenn auch engen Kajüte. Das aber, was ich hier nun sah, war etwas ganz anderes. Das Boot war eines der kleinsten seiner Art, mit nur einem Mast und vier Mann Besatzung; es tanzte wie eine plumpe, braune Kokusnußschale auf den hochgehenden Wellen. Was aber noch viel schlimmer erschien, war die grauenhafte Schmierigkeit seines ganzen Aussehens. Das ganze Deck war geschwärzt von Fett und all dem Schmutz des Fischfangs, förmlich glitscherig anzuschauen. Luken, aus denen ich auf eine Kajüte hätte schließen können, waren nicht zu erblicken; vom Deck führte nur ein einziges viereckiges Loch in eine schwarze Tiefe. Entweder schliefen die Männer überhaupt auf Deck, oder sie krochen nachts in diesen

Raum hinab, um dort, wahrscheinlich mitten zwischen Fässern voll Thran und Fischen, zu nächtigen.

So überlief mich denn ein Grauen bei der Vorstellung, daß ich auf diesem schrecklichen Fischbehälter die nächsten Tage zubringen sollte. Einen Augenblick, ich bekenne es, wollte ich schwankend werden, aber ich biß die Zähne zusammen — „Du hast's gewollt, George Dandin — vorwärts!" und als der Steuermann mit zauderndem Fragen wieder zu mir kam: „Wollen Sie wirklich damit reisen?" sagte ich so tapfer wie möglich:

„Natürlich! Bitte, rufen Sie die Leute an und leiten Sie die Verhandlung für mich. Ich werde neben Ihnen bleiben. Fragen Sie erst, was sie dafür verlangen, wenn sie mich bis zu Andrée hinaufsegeln. Sie müssen sich auch verpflichten, mich, wenn ich an der Dänen-Insel niemand mehr vorfinde, nach Norwegen zurückzubringen."

„Dann sollten Sie sich aber vom Restaurateur einigen Proviant mitgeben lassen; Sie können von dem, was die Leute essen, nicht leben."

„Gut, das wird sich machen lassen."

Längst war mein Wunsch, um jeden Preis zu Andrée zu gelangen, die cause célèbre für das gesamte Schiff, Besatzung und Passagiere, geworden, und alles drängte sich an den Bordrand, um den Vorgang der Dinge zu verfolgen.

Auf dem Fangschiff hatte man bereits gemerkt, daß man vom Dampfer aus die Besatzung ansprechen wolle; es ließ die Segel flattern und lag tanzend vor uns auf den Wellen.

„Hollah! Ein deutscher Herr will nach Danske Öen zu Andrée hinaufsegeln; wollt Ihr ihn hinbringen?“

„Was, wie? — —“, eine Verständigung war bei Wind und Wellenbrausen nicht möglich.

„Herüberkommen!“ winkte der Steuermann. Das Boot des Fangschiffes, das bisher an einer langen Leine, wie ein Junges hinter dem Alten, hergeschwommen war, wurde angeholt, zwei Leute stiegen ein und ruderten über die stahlgrauen Wellenkämme zu uns heran; bald lag es neben unserer Vorderschiffsluke. Was waren das für gräuliche Kerle! Der ältere von ihnen war ein untersetzter Mann mit einem fahlroten Vollbart um ein breites, verschwommenes Gesicht und mit blöden Augen, die sichtlich einem Trinker gehörten; er trug eine abgegriffene Pelzkappe und statt des Rockes einen alten, schwarzen, überzieherartigen Mantel, an dem die eine Seitentasche halb ausgerissen herunterhing. Der andere, ein jüngerer Mensch mit einem harten, bösen Gesicht, hatte überhaupt keine Kopfbedeckung; seine strohgelben Haare wuchsen struppig in die Stirn. Auch er war in höchst

reduzierter Kleidung, die schmutzige, gelbgraue Jacke und die Hosen waren an den Ärmeln und Säumen ausgefranzt. Der Steuermann sah mich bedenklich an:

„Soll ich —?“

„Bitte!“

Und nun begann die Verhandlung. So spannungsvoll sie für mich war, so konnte ich doch ein lächerliches Gefühl nicht unterdrücken über die Formen, in der sie vor sich ging. Der Steuermann sprach zur Luke hinaus, das Boot aber tanzte auf und nieder, abwechselnd erschienen die beiden konfiszierten Physiognomien der Insassen im Rahmen derselben und verschwanden wieder tief unten, sodaß der Unterhändler hinunterschreien mußte. Anfänglich waren die Leute ganz verdutzt und sagten, sie wüßten gar nicht, was sie dafür nehmen sollten. Dann aber, als sie merkten, wieviel mir daran läge, erwachte plötzlich ihre Habgier, und die Forderung lautete: Sechshundert Kronen für die Fahrt von hier bis zur Dänen-Insel und tausend, wenn sie mich nach Norwegen zurückbringen müßten!

Sechshundert Kronen für eine Fahrt mit diesem Schiffchen von anderthalb, höchstens zwei Tagen? Das war ja verrückt! Aber mit hartnäckiger Zähigkeit blieben die Männer bei der einmal gefaßten Idee. Der Fischfang sei gerade so außerordentlich gut, sie könnten es nicht anders thun.

Alles Verhandeln blieb erfolglos. Endlich sagte mir der Kapitän in seiner leisen, verständigen Art: „Sie sehen, die Leute sind unvernünftig. Ich rate Ihnen, verzichten Sie darauf; ich glaube, Ihnen versichern zu können, daß Sie den „Expreß" noch in Hornsund vorfinden werden", und so ließ ich denn durch den Steuermann hinunter sagen: „Ich danke Ihnen, meine Herren!"

Das Boot ruderte zu dem inzwischen weit abgetriebenen Schiffe hinüber, und die „Lofoten" wandte sich nach Süden. Meine Mitpassagiere aber beglückwünschten mich, daß ich nicht mit jener Gesellschaft gefahren sei. — Nun ja, ich atmete ja schließlich in einer Hinsicht auch erleichtert auf, in anderer wurde mir doch immer schwerer ums Herz. Wieder ein Fehlschlag! Nun war nur noch eine einzige Gelegenheit: der „Expreß" und auch diese so äußerst zweifelhaft. Sir Martin Conway meinte nicht, daß seine Leute bei dem Nebelwetter die Besteigung des Piks von Hornsund unternommen hätten, ja sie selbst hatten es bei der Abfahrt nicht einmal geglaubt, sondern ihr letztes Wort an ihren Führer war gewesen: „Auf Wiedersehen in Tromsö!"

Trotzdem legte ich mich in den Kleidern auf das Bett, um sofort zur Stelle zu sein, wenn wir morgen früh zwischen fünf und sechs in den Hornsund einliefen.

Gegen sechs Uhr morgens weckte mich ein lang-

gezogenes Heulen der Dampfpfeife aus unruhigem, wenig erquickendem Schlafe. An Deck eilend, gewahrte ich, daß wir soeben langsam in den Hornsund einliefen.

Unter allen landschaftlichen Bildern, die mir Spitzbergen geboten, war dies das bedrückendste, dasjenige, möchte ich sagen, welches am meisten arktisch war, allem, was menschliche, ja überhaupt organisch-warme Lebensfreude heißt, in starrer, fremder Größe gegenüberstehend. Ein gleichmäßig düsteres Grau war rings Meer und Himmel, und nur an einer einzigen Stelle des letzteren, da, wo vielleicht die Sonne stehen mochte, schwebte ein etwas hellerer Schein, aber ganz matt, gleichsam unendlich fern; ähnlich wie in jenen alpdruckartigen, schweren Kinderträumen, in welchen wir angstvoll in engen, labyrinthisch wirren Gängen umherirren, die nicht dunkel sind, sondern, was viel schauriger, dämmrig grau, und den Ausgang nicht finden, das helle Licht, wo alle Angst vorüber ist; nur ganz in der Ferne, traumhaft und unerreichbar, schimmert ein blasser Lichtschein, nach dem wir mit vergeblichen Ängsten hinaufstreben. Langsam thaten sich, wie zwei riesenhafte Thorpfeiler, deren Spitzen sich im Nebel verloren, die Wände der schmalen und wenig tiefen Bucht auseinander. Im Vordergrunde ergoß sich ein riesenhafter Gletscher in die See, mächtige Eisbrocken,

phantastisch geformt, hellglänzend oder dunkel von mitgeführten Steinen und Schlammmassen, trieben auf dem ruhigen Wasser, ein Weißwal schwamm langsam zwischen ihnen einher, und Eis und Schnee und wildes Gefels erfüllten, soweit das Auge durch das Schneegeriesel hindurch spähen konnte, den Hintergrund der Bucht. Der Dampfer hielt: Totenstille ringsum, sodaß man das Niederfallen des Schnees ins Wasser zu hören glaubte. Wieder drei heulende Pfiffe der Maschine, aber nur das Echo kam, im Schneefall halb erstickt, von den Felsen zurück. Vergeblich durchspähte ich mit dem Glase den ganzen Rand der Bay; nichts, was einem Schiffe ähnlich sah, war zu erblicken. So war denn meine Vermutung bestätigt, der „Expreß" war längst davon gefahren, und nun war alles verloren.

Plötzlich entsteht eine Bewegung auf der Kommandobrücke, Kapitän, Lotse und Steuermann stecken die Köpfe zusammen und richten das Glas nach einer bestimmten Stelle in der Tiefe des Sundes. Was bedeutet das? Zu hoffen wage ich nichts, frage aber doch hinauf: „Sehen Sie etwas?"

„Ja, der „Expreß" ist da!"

„Nicht möglich! Ich sehe nicht das mindeste!"

„Doch, ganz hinten, hinter einer Felszunge; wir werden ihn bald besser sehen."

Wieder dampfte die „Lofoten“, langsam und vorsichtig, mit Rücksicht auf Eis und Klippen, vorwärts in die Tiefe des Fjordes hinein. Richtig, die geübten Augen der Seeleute hatten besser gesehen als ich. Wir bogen um jene vorgeschobene Landspitze, und da lag ruhig auf glatter Wasserfläche der langersehnte Dampfer „Expreß“. Wunderlich sah das verschwindend winzige Schiffchen in der grandiosen Umgebung aus: 15 Tonnen nur an Gehalt, war es kleiner als die Mehrzahl der Motordampfer auf unserer Spree. Die Mannschaft mußte schlafen, das Feuer ausgeblasen sein, denn nichts hatte bisher auf unsere Signale geantwortet. Endlich aber, nach neuem Zeichen, löste sich ein kleines Boot los, und langsam ruderten zwei Leute auf uns zu.

Was ich fühlte, als der „Expreß“ nun doch wirklich da war, das kann ich kaum in Worte fassen. Jetzt konnte ja endlich noch alles gut werden. Gelang es ihn zu chartern, so war ich in zwei Tagen bequemer Fahrt oben bei Andrée.

Die beiden Leute waren der Kapitän und der Eismeister des „Expreß.“ Sie berichteten, daß die beiden Engländer Mr. Trevor-Battye und M. Garwood seit gestern ins Innere des Landes gegangen seien, um den Hornsund-Pik zu besteigen. Nach normaler Berechnung der Entfernungen konnte man sie bis heute

Mittag zurückerwarten. Sir Martin Conway freilich, als er erfuhr, daß sie ihr Zelt auf Schlitten mitgenommen, zweifelte daran, daß sie sobald wiederkommen würden. Trotzdem beschloß der Kapitän unseres Dampfers, bis Mittag auf sie zu warten.

Kapitän und Eismeister des „Expreß“ waren gern bereit, auf meine Pläne einzugehen. Sie wollten mir unter denselben Bedingungen den Dampfer zur Verfügung stellen, wie ihn die Engländer hatten. Diese zahlten 100 Kronen pro Tag und 600 für die eventuelle Rückfahrt nach Tromsö. Natürlich müsse ich mich mit den Herren zuvor verständigen; diese hätten selbstverständlich die Vorhand.

Die Sache lag nun so: Kamen die Herren vorher zurück, so fuhren sie mit „Lofoten“ heim, und der Dampfer verblieb mir. Die Geschichte hätte mich dann vielleicht 8—900 Kronen gekostet, zwar etwas viel, aber für die sichere Erreichung des Ziels nicht zu viel. Schlimmer war es, wenn sie nicht bis Mittag zurückkamen. Dann mußte ich von „Lofoten“ auf den „Expreß“ übergehen und sie dort erwarten, auf die Gefahr hin, daß sie nachher auf ihrem Kontrakt bestanden. Für diese letztere Gefahr sah ich kein anderes Mittel, als Sir Martin Conway um ein gutes Wort für mich zu bitten. Noch aber hatte ich meine Bitte auf der Zunge, als dieser liebenswürdige Mann selbst auf

mich zukam und aus freien Stücken zu mir sagte: „Ich werde Ihnen einen Brief an meine Freunde mitgeben.“ Er ging in seine Kabine und kam mit einem Schreiben zurück, das nichts Geringeres enthielt als die einfache Ordre des Expeditionsführers, mir den „Expreß“ für die Fahrt bis zu Andrée zu überlassen und die Zeit bis zur Rückkehr des Schiffchens nach Hornsund zu weiteren wissenschaftlichen Untersuchungen am Lande zu verwenden.

Ich war überglücklich: Nun war ja alles geebnet und zum Schlusse noch zum Guten gewendet. In dem Bedürfnis, mit der Flut der nun wieder Leben gewinnenden Pläne und Hoffnungen allein zu sein, zog ich mich in meine Kabine zurück.

Es mochte etwa zehn Uhr sein, als plötzlich jemand an meine Thüre klopfte.

„Herein.“ Der erste Steuermann trat ein.

„Entschuldigen Sie, aber ich muß Ihnen mitteilen, daß der Maschinist vom „Expreß“ nicht fahren will; die Maschine ist nicht in Ordnung.“

„Ich komme.“

Was war denn das wieder für ein neuer Blitzstrahl aus heiterem Himmel! Ich kann nicht sagen, daß ich im ersten Augenblick sehr entsetzt war. Wieder war es mir, als seien meine eigenen Erlebnisse eine Novelle, die ich lese, und dieser plötzliche Coup war

so raffiniert dramatisch, daß ich ihn gar nicht für ernst nahm, sondern nur wie eine letzte interessante Verzögerung der Entwickelung ansah. Natürlich lief dies nur auf ein Trinkgeld hinaus, denn es wäre ja noch schöner, wenn mir jetzt noch der Kranz aus der Hand gewunden werden sollte.

Ich fand den Maschinisten, einen kleinen, unansehnlichen Menschen von wachsblasser Gesichtsfarbe, mit tiefliegenden, finsteren Augen und hohlen Backen, an unsern Bord gelehnt.

„Sie wollen auf einmal nicht fahren? Was ist denn los?"

„Die Maschine ist entzwei. Es hat sich zuviel Salz angesetzt."

„Können Sie denn das nicht los bekommen?"

„Nein, der Kessel ist zu klein, ich kann nicht hineinkriechen, ich müßte einen kleinen Buben dazu haben."

„Hm, versuchen Sie es doch, ich gebe Ihnen fünfzig Kronen, wenn Sie die Maschine in Ordnung bringen."

„Nein, ich kann es nicht."

Und dabei blieb er. Der Kapitän des „Expreß", unser eigener Kapitän, unser Steuermann, alle redeten auf ihn ein, er verharrte bei seiner Weigerung. Nun erzählte mir Conway, daß in der That auf seiner

Küstenfahrt um Spitzbergen der Dampfer mehrfach seine Fahrt hätte einstellen müssen, weil die Maschine nicht mehr funktionierte; sie hätten dann ein paar Stunden, zuweilen fünf bis sechs, stillgelegen, und während dessen hätte der Maschinist die Sache wieder in Ordnung gebracht.

Hierauf nahm ich mir den Mann noch einmal bei Seite und sagte ihm: „Sehen Sie, hier ist ein Hundertkronen-Schein. Es wird noch lange dauern, ehe die Engländer zurückkommen. Reparieren Sie bis dahin die Maschine, und Sie erhalten diesen Schein auf der Stelle."

„Nein, ich kann es nicht. Die Maschine ist schon einen Monat länger ungereinigt, als sie es eigentlich bleiben darf, ich riskiere meine Zeugnisse, wenn ich jetzt nicht zurückkehre." — —

Da war wirklich also die Mauer von Erz, an der ich im letzten Moment noch scheitern mußte! Ich war nun zu Ende, denn die beiden Kapitäne erklärten mit Bedauern, dagegen nichts thun zu können, und ich mußte das schließlich selbst einsehen. So gab es also doch ein „Unmöglich"!

Sehr hübsch gemeint waren wohl das allgemeine Bedauern meiner Genossen und die Worte, mit denen man mich zu trösten suchte. Rührenderweise kam selbst der tapfere Klaus Thue zu mir, unser Lotse, der, wie

ich im Kapitel „Spitzbergen“ erwähnt, einer der beiden Überlebenden von der Ellida war. Ich hatte dem prächtigen Manne mit dem gewaltigen rötlichen Vollbart, den raschen Bewegungen und dem lebenslustigen Frohsinn, der aus seinen hellen blauen Augen sprach, mehr als einmal mein Wohlgefallen nicht verborgen, wenn ich ihn so trotz Wind und Wetter nur mit einer leichten offenen Jacke und einem verregneten Strohhut zur Tag- und Nachtzeit auf Deck antraf. Jetzt bot er mir allen Ernstes an, mich in einem Boote nach der Dänen-Insel hinaufzurudern. Das wäre gar keine Herrlichkeit, meinte er; seien doch vor kurzem erst ein paar Norweger in einem solchen Boote über den Atlantischen Ozean gesegelt und dabei bloß dreimal umgekippt. Ich dankte ihm lächelnd; — daß er es thun würde, daran zweifelte ich keinen Augenblick, aber die Antwort auf meine Frage, wie lange es dauern würde, lautete: „Vierzehn Tage“. Doch was halfen alle diese Freundlichkeiten! Wenn der gute Mr. Patterson, mein Kabinengenoß, meinte: „Das Schicksal ist gegen Sie, Sie haben ihre Schuldigkeit gethan, mehr kann niemand von Ihnen verlangen“, so hatte er wohl recht, aber ich wußte es doch besser. Was man gewollt hat, darauf kommt es bei einer Unternehmung dieser Art nicht an, der Erfolg ist alles.

So fuhr ich denn um Mittag mit der „Lofoten“

nach Süden in der bitteren Stimmung des Mannes, der sich sagt: „Du hast eben kein Glück."

Dies war am Sonntag gewesen. Am Dienstag den 18. August früh liefen wir in den Hafen von Hammerfest ein. Noch liege ich träge und gleichgiltig im Bett, als Mr. Patterson zu mir hereinstürzt: „Stehen Sie auf, stehen Sie auf! Nansen wird in wenigen Stunden hier eintreffen!"

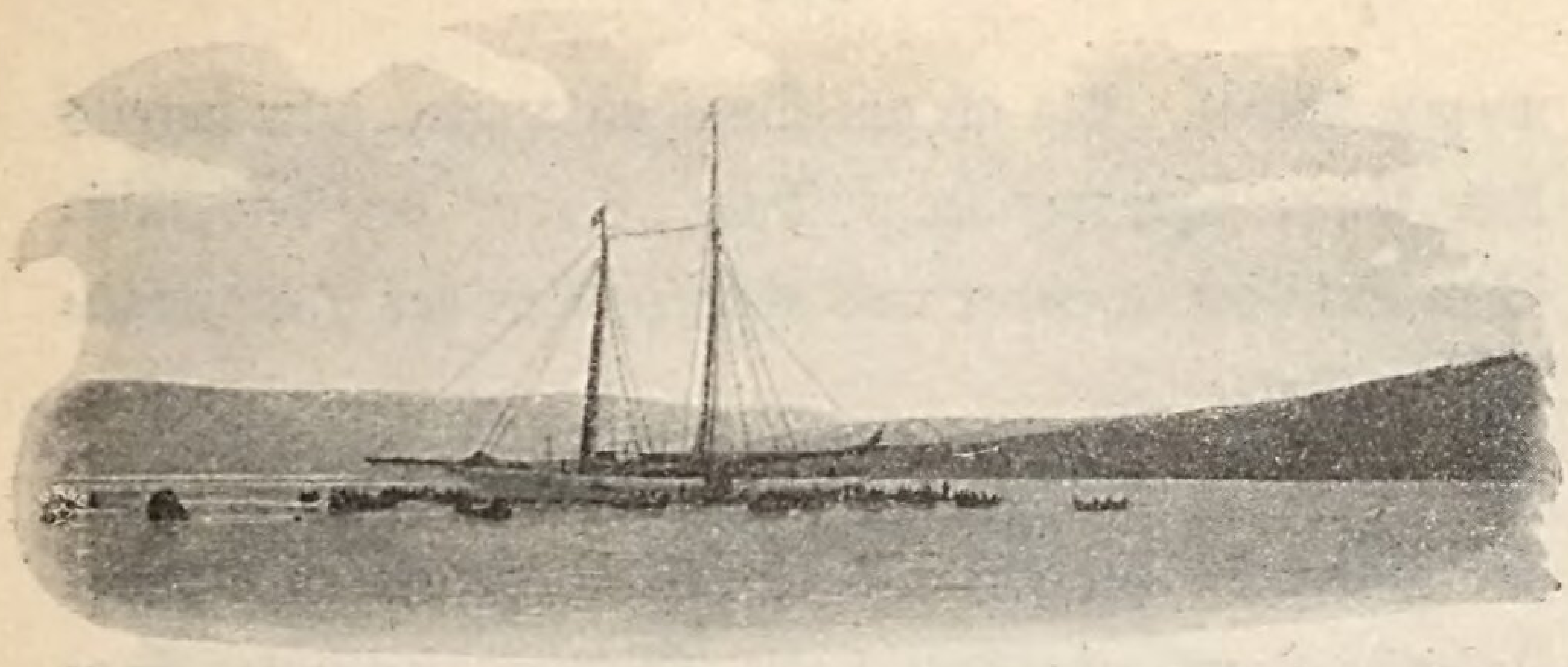
„Was —? Nansen? Sie meinen Andrée! Ist er wirklich nicht aufgestiegen?"

„Nein, nein, ich meine nicht Andrée, sondern Nansen. Nansen ist von seiner Nordpolreise zurückgekehrt und kommt in drei Stunden von Vardö her in Hammerfest an."

Ich bin natürlich mit einem Satz aus dem Bett und erfahre nun erst genauer die wunderbare Kunde, die während meiner Abwesenheit in Hunderten von Telegrammen durch die ganze Welt geblitzt worden war und alle Gemüter in Aufregung versetzt hatte, ohne daß wir in Spitzbergen eine Ahnung davon haben konnten. Aber nicht wie der gewöhnliche Sterbliche erfahre ich sie, sondern ihr Held läuft mir obenein geradezu in die Arme!

Obwohl ich nur ein gelegentlicher Dilettant in der Berichterstattung war, so hatte mich der eigentümliche Ehrgeiz dieser Kunst doch bereits gepackt, und man

kann sich nun denken, wie mir zu Mute war. Ich glaube, ich habe dem lieben Gott abgebeten, daß ich so an seinem Wohlwollen für mich gezweifelt. Für Andrée, den tapferen Mann, der aber doch, wie es den Anschein hatte, diesmal der Ungunst der Naturmächte nachgeben mußte, hatte ich also Nansen, seinen glücklicheren Rivalen, im vollen Glanz des errungenen Sieges eingetauscht!



Fridtjof Nansen.

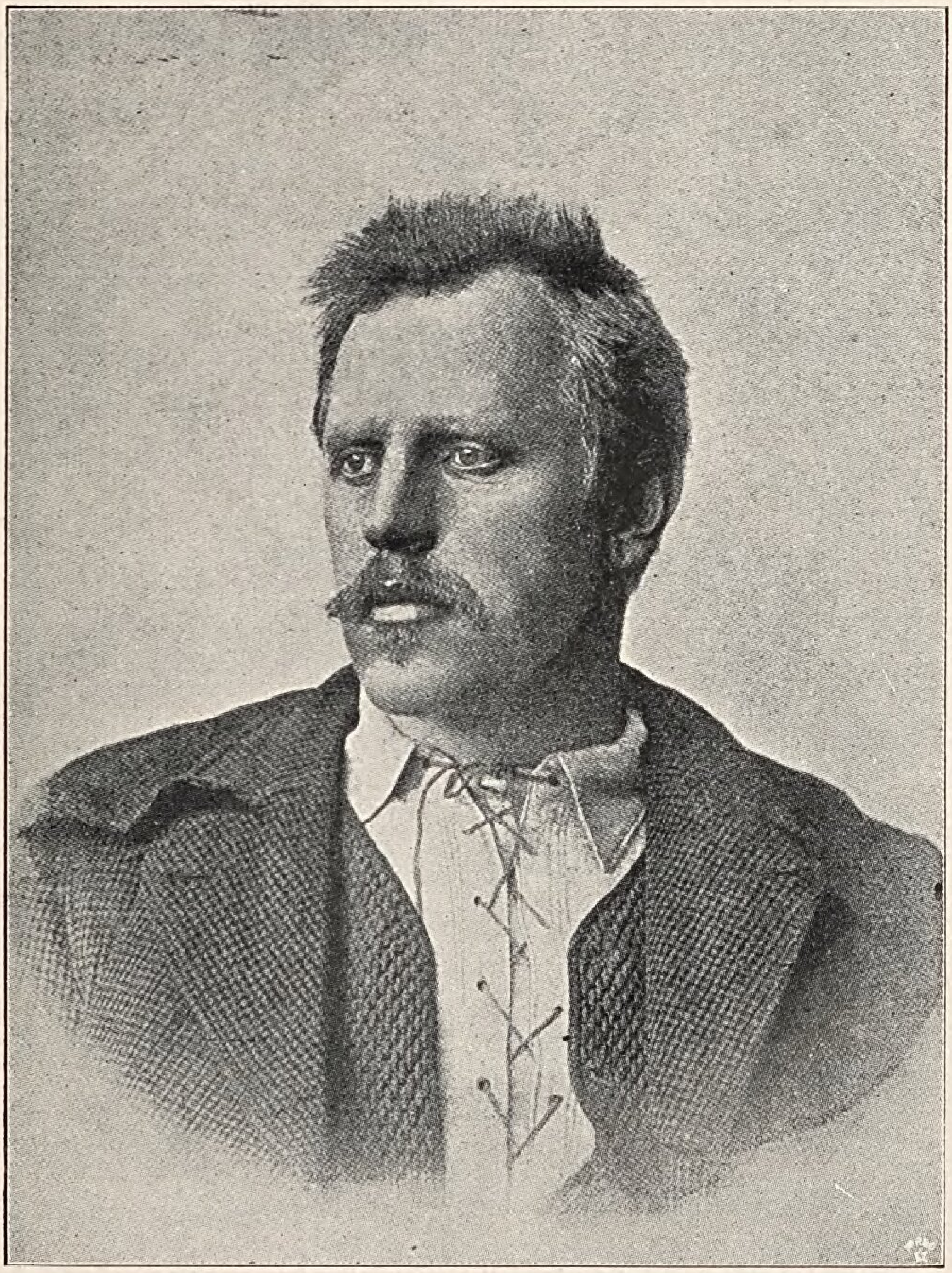
Die wenigen Stunden bis zu der erwarteten Ankunft Nansens benutzte ich, um über seine Thaten und Schicksale zu erfahren, soviel bisher aus Telegrammen allgemein bekannt geworden war. Noch blieb das Bild, das ich mir daraus zusammensetzen konnte, äußerst lückenhaft, allein die heroische Romantik der Reise, sowie ihre hohe wissenschaftliche Bedeutung wurden mir doch sofort offenbar, und mir schlug das Herz bei dem Gedanken, daß ich binnen kürzester Frist diesem Manne Aug' in Auge gegenüberstehen sollte.

Kurz nach Mittag des 18. August verkündigte ein Kanonenschuß und gleich darauf ein zweiter das Herannahen Nansens. Eilig lief ich zum Hafen hinunter und mit mir alles, was in Hammerfest sich be-

wegen konnte. Als ich am Quai anlangte, fuhr bereits das kleine schwarze Dampfboot „Thor" bei den russischen Schiffen vorüber und warf unweit der Landungstreppe Anker.

Nansen kam also nicht, wie angenommen, mit dem berühmten Schiffe „Windward", das ihn von Franz-Josephs-Land abgeholt hatte, sondern benutzte einen der kleinen Lokal-Dampfer, die den Verkehr zwischen Hammerfest und Vardö aufrecht erhalten. Schon von weitem erkannte ich mit Sicherheit den Gesuchten, den ich vor seiner Reise in Berlin gesehen hatte, aus der Menge an Bord heraus. Seine mächtige Gestalt überragte wie König Saul die Umgebung; in lässig bequemem, blauem Jackett, ein rundes, graues Hütchen auf dem Kopf, stand er lächelnd und photographierte mit einem kleinen Apparat die malerischen Gruppen der ihn begrüßenden Menschen am Ufer.

Ich war mit unter den ersten an Bord des „Thor" und fand nach kurzer Zeit Gelegenheit, mich Nansen vorzustellen. Die Thatsache, daß ich der erste Deutsche war, der ihm nach seiner Rückkehr begegnete, hätte mich ja wohl an sich schon zu einem Glückwunsch berechtigt, gemeinsame Beziehungen in Berlin gaben aber überdies einen willkommenen Anknüpfungspunkt, und selten ist ein Händedruck freudiger und begeisterter dargebracht worden als ihm der meinige.



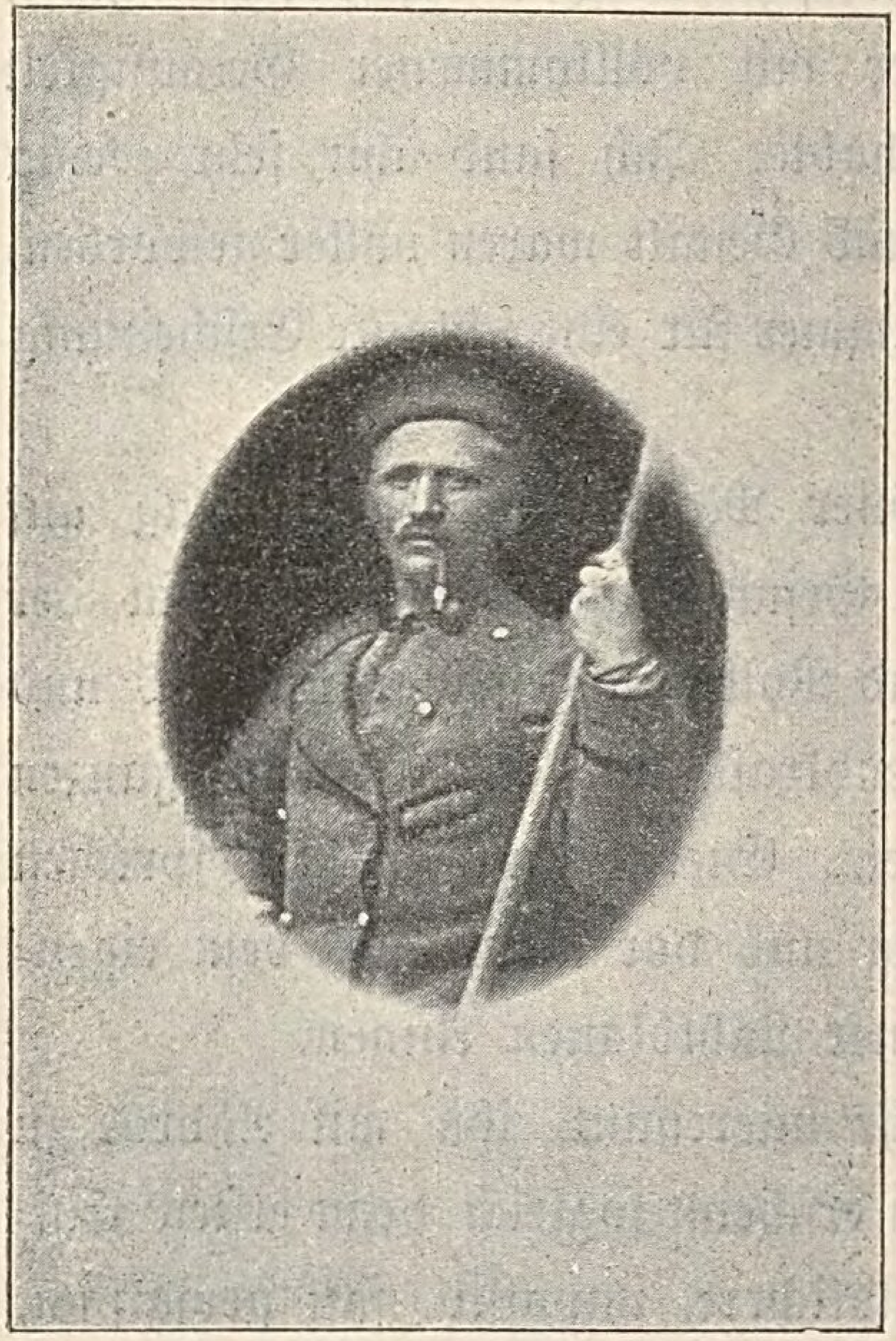
Fridtjof Nansen.

Mit einfacher Herzlichkeit begegnete mir Nansen, und es war erstaunlich, wie dieser Mann, der doch offenbar während dreier Jahre nichts als seine Muttersprache — bis auf den Gebrauch des Englischen bei Jackson in Franz-Josephs-Land — gesprochen hatte, doch sogleich wieder mit vollkommener Geläufigkeit das Deutsche handhabte. Ich fand ihn sehr wenig verändert: Gesicht und Gestalt waren voller geworden, doch konnte er noch immer für eine schlanke Erscheinung gelten.

Er ist ein schöner Mann, nicht in Bezug auf Regelmäßigkeit der Gesichtszüge, wohl aber in der athletischen Höhe und Vollendung seines Wuchses und der mächtigen Lebenskraft, die aus seinem ganzen Wesen hervorleuchtet. Energie und Feuer sprechen aus jeder Bewegung und vor allem aus dem eigentümlichen Glanz seiner stahlblauen Augen.

Es war mir sehr interessant, ihn mit Andrée zu vergleichen. Nansen erscheint sogleich beim ersten Eindruck als der Jugendlichere, impulsiv, fast gewalsam, Andrée als der besonnene, reife Mann von gehaltener, aber nicht minder imponierender Kraft. Ich bin nicht im stande, einem von beiden die Palme in Bezug auf den persönlichen Eindruck zuzuerkennen, und bemühe mich auch nicht darum, sondern freue mich vielmehr, daß wir sie alle beide haben.

Selbstverständlich beschränkte ich diese Unterredung auf das kürzeste Maß; denn zahlreiche andere, die mindestens das gleiche Recht hatten, ihn zu beglückwünschen, harrten erregten Herzens auf den Augenblick dazu. Überdies war der heutige Tag für ihn ganz besonders bedeutungsvoll, sollte er ihm doch noch vor Mitternacht das Zusammentreffen mit der drei Jahre von ihm getrennten Gattin bringen. Frau Eva Nansen war nach Empfang der Kunde von seiner Rückkehr sofort von Christiania aufgebrochen und wurde heute Abend mit dem Postschnelldampfer „Vesteraalen" erwartet.



Auch dem wackeren Leutnant Johannsen, dem tapferen Begleiter Nansens, durfte ich die Hände drücken, einem kleinen Manne mit rundem Gesicht

und rötlichem Haar, dessen gedrungenem Körperbau man aber die gewaltige Kraft wohl zutrauen durfte, über die mir bewundernd berichtet worden war. Hatte diese Kraft ihn doch einmal befähigt, einen Eisbären, der sich über ihn gestürzt, bei der Kehle zu packen und so lange von sich abzudrängen, bis Nansen seine Büchse ergreifen und ihn niederstrecken konnte.

Seinen Aufenthalt nahm Nansen nicht an Land. Unter den Schiffen des Hafens lag die zierliche weiße Yacht Otaria des Sir George Baden-Powell, die mit einer englischen astronomischen Expedition zur Beobachtung der Sonnenfinsternis nach Nowaja Semlja gegangen und mit gutem Erfolge von dort zurückgekehrt war. Sir George Baden-Powell, ein hervorragender englischer Parlamentarier und wissenschaftlich interessierter Mann, den ich bereits im vorigen Jahre auf dem geographischen Kongreß in London kennen gelernt hatte, lud den Forscher ein, samt seiner Gattin auf seinem Schiffchen Wohnsitz zu nehmen, wo mit dem nötigen Comfort zugleich eine doch wünschenswerte Abgeschiedenheit gewährleistet war.

Im Laufe des Nachmittags bog auch das langersehnte Schiff „Windward“ um den Vorsprung der Halbinsel Fuglenaes und ankerte in einiger Entfernung vom Quai. Mit ihm erschien ein dritter wohlverdienter Held des großen arktischen Dramas auf dem

Schauplatz, der Kapitän Brown. Bereits zweimal, im vorigen Sommer und in dem jetzigen, hatte dieser wackere Seemann das kleine Schiff durch die Treibeismassen im Osten von Spitzbergen nach dem fernen Franz-Josephs-Land geführt und der dort weilenden Expedition Jackson Nachrichten und Lebensmittel überbracht. Wie mag ihm zu Mut gewesen sein, als er diesmal dort ankam und der erste Ruf, mit dem Jackson den ankommenden Kapitän begrüßte, hieß: „Nansen ist bei mir!" In vollem Verständnis für die Bedeutung einer möglichst schnellen Heimkehr des Geretteten erzwang der Kapitän Brown die Rückfahrt des „Windward" von Franz-Josephs-Land nach Vardö trotz Eis und Nebel in der außerordentlich kurzen Zeit von sechs Tagen.

Die ungewöhnliche Zuverlässigkeit und Tüchtigkeit dieses alten Seebären, dessen humorvolle Persönlichkeit ich in den folgenden Tagen noch näher kennen lernte, ging mir nicht nur aus den Lobeserhebungen hervor, welche ihm in den offiziellen Festreden zu teil wurden, sondern vielleicht noch mehr aus der warmen Würdigung, die ich zufällig aus dem Munde seiner Leute vernahm. Abends am Quai wandelnd, traf ich eine Gruppe von Matrosen des „Windward", von denen namentlich der eine, ein frischer braunäugiger Junge, der herumstehenden Menge die Thaten seines Kapitäns



Das Schiff Windward.

rühmte. Das sei ein Mann, der es verstehe, ein Schiff zu führen, und der auch vor keiner Anstrengung zurückschrecke und selber das beste Beispiel für alle Matrosen abgebe. Habe er doch einmal, als die Gefahr des Steckenbleibens im Eise sehr dringend wurde, volle siebzehn Stunden oben im Krähennest des „Windward" zugebracht.

Es ist hübsch vom Glück, daß es seiner Tüchtigkeit eine solche Aufgabe wie die Heimführung Nansens zu teil werden ließ!

Gegen 11 Uhr abends — die Nachtdämmerung war jetzt schon erheblich dunkler geworden — traf Eva Nansen in Hammerfest ein. Schon von weitem leuchteten die bunten Lampions, die das ganze Deck der „Vesteraalen" schmückten, über den Sorö-Sund herüber. Jubelnde und neugierige Menschenmengen in zahllosen Booten umschwärmten das einlaufende Schiff. Sobald der Anker gefallen war, begab sich Nansen an Bord, und die erste Umarmung der so lange und unter so ungewöhnlichen Umständen getrennten Gatten fand statt. Ich verzichtete absichtlich auf den Versuch, bei dieser Scene zugegen zu sein, dieser Augenblick erschien mir denn doch zu groß und ergreifend für die gaffende Neugier eines Fremden. Zu meiner Freude hörte ich nachher auch, daß die Hunderte von Menschen, die sofort das Verdeck der „Vesteraalen" gestürmt hatten, in ihrer

Erwartung getäuscht wurden. Das erste Wiedersehen Nansens mit seiner Frau ging nur unter vier Augen vor sich.

Etwa eine halbe Stunde blieben die Gatten auf dem Schiff allein; dann fuhren sie an Bord der Yacht „Otaria“.

Die Bürgerschaft von Hammerfest hatte für den Abend bereits eine Feier im Rathause vorbereitet. Das Rathaus ist das stattlichste Gebäude des Orts, und der geräumige, hell erleuchtete und mit Eisbärfellen dekorierte Saal machte einen überraschend freundlichen Eindruck. Die Mitte nahm eine geschmackvoll ausgestattete Tafel ein, auf der aus Tromsö beschaffte Blumensträuße, allerlei süße Speisen und Champagnergläser standen. Alles, was der kleine Ort an Honoratioren und ihren Angehörigen barg, hatte sich in festlich erregter Stimmung eingefunden. Auch Sir Martin Conway und seine Genossen, Kapitän Brown und seine Offiziere, drei mit diesen aus Franz Josephs-Land heimgekehrte Mitglieder der Expedition Jackson, sowie endlich eine Anzahl mit dem „Vesteraalen“ herübergekommener norwegischer Reporter waren anwesend.

Etwa um Mitternacht wurde Fridtjof Nansen mit seiner Gattin durch die Behörden in den Saal geführt, begleitet von Sir George Baden-Powell und

dessen Gemahlin — er wiederum in dem blauen Jacket, ein sogenanntes Sporthemd mit bunten Schnüren darunter tragend, seine Frau in einem eleganten, aber doch einfachen, rostbraunen Gesellschaftskleide. Ein gewaltiges Hurra durchbrauste die Reihen, und Rede folgte nun auf Rede, so gut es die einfachen auf derartige Vorkommnisse wenig vorbereiteten Hammerfester Bürger in der ehrlichen Begeisterung ihrer Herzen vorbringen konnten. Zweifellos ist der Glanz der späteren vielgeschilderten Feste von Drontheim, Bergen und Christiania ein weit größerer gewesen, und auch der Jubel der an dem eigenen Lärm sich berauschenden Massen mag sich später noch stürmischer Bahn gebrochen haben, allein die herzliche Wärme, mit der sich hier die frische erste Freude Ausdruck verschaffte, stand an innerem Wert gewiß keiner der späteren Ehrungen nach. Mit bewunderswerter Schlagfertigkeit und unermüdet durch die herzbewegenden Eindrücke der letzten Tage und Stunden erwiderte Nansen jede dieser Reden sofort und mit der eigentümlichen Verve, die einen so hervorstechenden Charakterzug seiner Persönlichkeit bildet. Eine der schönsten Freuden war es für mich, dabei ganz im stillen Frau Eva Nansen betrachten zu können. Sie ist eine kaum mittelgroße Dame, von brünettem Typus; schönes, welliges, dunkelbraunes Haar umgab das

feine Oval ihres Gesichts, und zwei prächtig braune, lebensvolle Augen leuchteten ungemein sympathisch darin. Ihr energisch geschnittenes Profil und die vornehm gezeichneten Lippen verrieten Geist und Leidenschaft, und doch hatte ihr ganzes Wesen etwas entzückend Weibliches.

Wieweit die beiden Gatten in der kurzen Zeit des Wiedersehens die natürliche Befangenheit, die nach so langem und so absolutem Getrenntsein ohne Frage zwischen ihnen beiden anfangs gewaltet haben muß, bereits überwunden, wieweit sie sich auch innerlich schon wiedergefunden, entzieht sich meiner Beurteilung. In jedem Falle aber lag in diesen rauschvollen Stunden eine wunderbare Glücksverklärung über Frau Evas geröteten Wangen und in ihren strahlenden Augen.

Nansen stellte mich seiner Gattin vor. Sie ist früher ein Jahr lang in Deutschland gewesen und spricht unsere Sprache ausgezeichnet. Wir hatten gemeinsame Freunde in Berlin, aber auch ohne diese bot sich ja wahrlich Stoff zur Unterhaltung genug. Ich durfte ihr sagen, daß wir in Deutschland stets mit besonders inniger Teilnahme gerade ihrer in den letzten Jahren gedacht und ihrer tapferen Haltung unsere Bewunderung gezollt hätten. Auf meine Frage, ob denn nicht die Zeit jener falschen Alarmnachricht von einer Ankunft Nansens auf den sibirischen Inseln,

die in diesem Frühjahr die Welt in Aufregung versetzt hatte, für sie qualvoll gewesen sei, antwortete sie mit ruhiger Sicherheit, daß sie niemals an jene Meldungen geglaubt hätte. Auch bestätigte sie, was man mir schon früher von ihr gesagt, nämlich, daß sie bis jetzt noch niemals eine ernstliche Besorgnis um ihren Gatten gehabt und in ihrem Vertrauen auf seine siegreiche Rückkehr niemals erschüttert worden sei.

Nachdem in verschiedenen norwegischen Ansprachen und Erwiderungen neben Nansen selbst seine Gattin, sein Genosse Johannsen, Kapitän Brown und manche anderen Persönlichkeiten gefeiert worden waren, nachdem man auch der noch nicht wiedergekehrten Gefährten Nansens gedacht und ihrem Schiffe „Fram" feierlich Glück gewünscht hatte, brachte der englische Konsul in Hammerfest einen Toast auf die Expedition Jackson in englischer Sprache aus, der von Nansen mit einem Dank für den Veranstalter der Jackson-Expedition, Mr. Harmsworth, in London, dessen Gast er ja indirekt gewesen war, gleichfalls englisch erwidert wurde. „Nun", dachte ich, „spricht man hier englisch, so kann auch deutsch geredet werden". Ich klopfte kecklich an mein Glas und sagte, gerade wie mir's vom Herzen kam, etwa folgendes:

„Gewiß feiern Sie Ihren Helden mit Recht hier zunächst als Norweger; er ist in erster Linie Ihr

Held, und er ist wahrlich ein Held, der beweist, daß die alte Wikinger-Kraft in Ihrem Volke noch ebenso lebendig ist wie vor tausend Jahren. In weiterem Sinne aber, das müssen Sie nun schon zugeben, gehört Fridtjof Nansen der ganzen Welt an, und so dürfen auch wir Deutsche ihn feiern helfen. Auch wir haben mit Ihnen vor seiner Reise geplant, haben mit Ihnen während der langen Jahre seiner Abwesenheit für ihn gefürchtet und gehofft, auch wir freuen uns jetzt mit Ihnen zusammen seiner siegreichen Heimkehr. Ich fühle mich berechtigt, zu ergreifen, was das Glück mir in so wunderbarer Weise in den Schoß wirft, nämlich die frohen Empfindungen meines ganzen Volkes hier zum Ausdruck bringen und in seinem Namen rufen zu können: Fridtjof Nansen lebe hoch!"

Freudig stimmte die Menge in mein Hoch mit ein, und nun war es herrlich, wie Nansen sofort darauf in tadellosem Deutsch und mit ungemeiner Lebhaftigkeit — ich werde die blitzenden Augen nie vergessen, die er auf mich gerichtet hielt — erwiderte:

„Sie, Herr Dr. Wegener, wissen es, wie viele Freunde ich in Deutschland besitze, Sie wissen auch, welches schöne Verständnis man gerade in Deutschland meinen Ideen entgegengebracht hat. Deutschland hat für die arktische Forschung viel gethan, und mit Freude habe ich bereits gehört, daß man bei Ihnen daheim

im Begriff ist, Neues für die antarktische Forschung ins Werk zu setzen. Ich beauftrage Sie hiermit, meine Grüße an das deutsche Volk in Ihre Heimat zurückzubringen und zu sagen, daß ich mich freuen werde, sobald es mir möglich ist, Ihr Vaterland selbst zu besuchen. Meine verehrten Anwesenden, bringen wir Deutschland, dem Lande der Wissenschaft, ein vierfaches Hurra!"

Indem ich dies Erlebnis hier erzähle, versuche ich dem schönen Auftrage Nansens, so gut ich vermag, gerecht zu werden.

Gegen 2 Uhr etwa zogen sich die Gefeierten zurück; die erregte Menge aber blieb noch lange beisammen.

Am nächsten Mittag machte ich Nansen und seiner Frau einen Besuch, um mich zu verabschieden. Ich traf beide in dem mit einfacher Eleganz ausgestatteten Gemach, das dem Ehepaar auf der Yacht „Otaria" angewiesen war. Nansen hatte die große Freundlichkeit, mir einiges von seiner Reise zu erzählen, und vor allem, mir seine Route auf einer Stielerschen Karte der Nordpolar-Gebiete, die ich bei mir führte, einzuzeichnen. Er knüpfte daran die Bitte, diese Darstellung nicht zu veröffentlichen, da er dem „Daily Chronicle" verpflichtet sei, sie dort zuerst erscheinen zu lassen. Es versteht sich ganz von selbst, daß ich diesem Wunsche nachkam und auch bei meinem Vortrage, in dem ich

in Berlin vor der Gesellschaft für Erdkunde Bericht über meine Reise erstattete, auf der für diesen Abend angefertigten Karte, derselben, die unserem Buche beigegeben ist, Nansens Reiseweg nicht nach seiner Originalzeichnung eintrug, sondern mich an die Zeichnungen hielt, welche auf Grund seiner vorläufigen Depeschen von anderen Kartographen bis dahin veröffentlicht worden waren. Da mein Kärtchen seitdem eine weite Verbreitung gefunden, betone ich, um Mißdeutungen vorzubeugen, diesen Umstand ausdrücklich. Inzwischen hat Nansen eine eigene Kartenskizze im „Daily Chronicle" publiziert, und nach dieser ist nun die damalige Zeichnung der Karte umgeändert worden.

Von Interesse wird es sein, daß Nansen auch in dieser Unterredung noch einmal auf seine Achtung vor der deutschen Wissenschaft zurückkam.

„Sie haben ja", sagte er, „in praktischer Hinsicht in der Polarforschung weit weniger geleistet als die Engländer."

„Wir möchten schon, aber wir haben halt kein Geld", warf ich ein.

„Ja", lachte Nansen, das weiß ich wohl, „aber trotzdem machte ich die Erfahrung, daß meine Ideen in Deutschland mit bei weitem größerem Vertrauen aufgenommen wurden, als in England."

Ich fügte hier ein, daß wir auch jetzt Andrées

eigenartigen Plänen im großen und ganzen mit einem ähnlichen Vertrauen gegenüberständen.

„In der That, obwohl es Ihnen an praktischer Erfahrung mangelt,“ erwiderte Nansen, „so wissen Sie doch eben am meisten.“

Eine vortreffliche kurzgefaßte Darstellung seiner Reise hat Nansen neuerdings veröffentlicht.*) Es wäre also vermessen von mir, wollte ich hier eine andere an die Stelle setzen. Die rein wissenschaftlichen Resultate werden in dieser populären Skizze freilich nur gestreift; ihre ausführliche Darlegung haben wir erst in der Zukunft zu erwarten. Sie werden, soweit es sich bis jetzt übersehen läßt, von einer Bedeutung sein, die das Interesse, das Nansen und seinen Genossen von der ganzen gebildeten Welt entgegengebracht worden ist, durchaus rechtfertigt. Ein vollwichtiges Zeugnis hierfür liegt bereits vor. Unter den vielen fast märchenhaften zufälligen Begegnungen dieser Tage war es eine der merkwürdigsten, daß Nansen sogleich in Vardö, unmittelbar bei seinem Hervortauchen aus dem Unbekannten, gerade mit dem von der Beobachtung der Sonnenfinsternis zurückkehrenden Professor Henrik Mohn

---

*) „Daily Chronicle“, 2.—4. Nov. d. J.; eine Übersetzung des Berichts brachte der „Lokal-Anzeiger“ in den Nummern vom 4. bis 7. November.

zusammentreffen mußte. Man darf Mohn wohl als den besten Kenner der bisherigen wissenschaftlichen Leistungen Nansens bezeichnen. Mohn ist nicht nur selbst ein hochverdienter Polarforscher, sondern er hat auch die bedeutsame wissenschaftliche Bearbeitung der Ergebnisse ausgeführt, die Nansen von seiner Durchquerung Grönlands mit heimgebracht hatte. Er hat dann ferner vor Antritt von Nansens letzter Unternehmung diesem in der ausgiebigsten Weise die Ziele und Aufgaben seiner Expedition ausarbeiten helfen. Wie wunderbar nun, daß Nansen gerade in dieses Mannes Hände die ersten Grundzüge seiner diesmaligen wissenschaftlichen Errungenschaften niederlegen konnte!

Ein weiterer Zufall fügte es, daß ich selbst wenige Tage später auf meiner Rückfahrt von Tromsö nach Drontheim auf dem Schiffe „Jupiter" der Kabinengenosse des Professors Mohn wurde, und natürlich haben wir da über Nansen und seine Reise viel gesprochen. Indessen ich glaube doch am meisten im Interesse des Lesers zu handeln, wenn ich hier die große Depesche an den Berliner Lokal-Anzeiger selbst wiedergebe, in der Mohn die Ergebnisse seiner Unterredung mit Nansen übersichtlich zusammengefaßt hat.

„Alten (Finmarken), 17. August, 11 Uhr 30 Minuten nachts. Nach Nansens mündlichen Berichten an mich

in Vardö habe ich die bisher zugänglichen wissenschaftlichen Ergebnisse seiner Reise kurz folgendermaßen zusammenfassen können: Geographie: Entdeckung einer neuen Insel im nördlichen Kara-Meere, sowie mehrerer Inseln an der Küste Sibiriens, die, von sehr seichtem Wasser umgeben, jenseit des Olenek gelegen sind. Payers Karte vom nördlichen Franz Josephs-Land bedarf einer gründlichen Revision. Auf dem Gebiete der Geologie: An der sibirischen Küste hat Nansen Grundmoränen und erratische Blöcke gefunden. Der Fels zeigte über dem Wasser, wo die Verwitterung stark war, keine Glazialschrammen, wohl aber fand man solche unter dem Wasser. Diese Entdeckung stößt die bisherige Annahme um, daß die sibirische Ebene nicht vergletschert gewesen sei. Als wertvolles biologisches Ergebnis muß das häufige Finden von Organismen in den Tümpeln auf dem Eise betrachtet werden. Auf der Drift begegneten der Expedition Eisbären und Seehunde, während Walrosse nur an den Küsten gesehen wurden. In den höchsten Breitegraden fehlten jedwede größeren Tiere, und Zugvögel wurden nicht gesehen. In den großen Meerestiefen wurden keine Organismen gefunden, dadurch fällt die Theorie des polaren Ursprungs der tierischen Organismen. Astromonie und Nautik: Es wurden fortdauernd Ortsbestimmungen mit einem von Olsen in Christiania

konstruierten Universal-Instrument gemacht, das sich namentlich in der Dämmerungszeit unentbehrlich zeigte, wo weder Sonne noch Sterne dem bloßen Auge sichtbar waren. Ortssterne wurden in verschiedenen Himmelsrichtungen beobachtet; die Längenbestimmungen mittels Chronometers wurden durch Beobachtungen von Verfinsterungen der Jupiter-Trabanten kontroliert. Nansen benutzte auf seiner Schlittenreise denselben Taschen-Sextanten und dieselben Uhren, die ihm schon bei seiner Durchquerung Grönlands gute Dienste geleistet hatten. Am meisten arbeitete er mit einem kleinen Olsenschen Universal-Instrument. Zur Erweiterung der Kenntnisse vom Erdmagnetismus wurden während der Reise und der Drift des „Fram" zahlreiche und fortdauernde Beobachtungen aller Elemente gemacht. Die hierbei zur Anwendung gekommenen Instrumente, die sich vorzüglich bewährt haben, sind nach Angabe des Wirklichen Geheimen Rats Neumayer, des Direktors der deutschen Seewarte in Hamburg, konstruiert worden. Ozeanographie: Im Nordosten der Neusibirischen Inseln dehnt sich ein Tiefmeer aus, in dem Tiefen bis zu 3800 m gemessen wurden. Das Merkwürdige bei diesem bisher fast unbekannten Meere ist, daß die oberste Wasserschicht von ca. 200 m Tiefe eiskaltes Wasser bis zu $-1\frac{1}{2}^{0}$ C. hat, während unterhalb dieser Schicht bis zum Boden Wasser mit höheren Wärmegraden ge-

funden wurde. Als Maximaltemperatur dieses Wassers stellte Nansen $+{}^1/_2{}^0$ C. fest. Aus dieser Beobachtung kann geschlossen werden, daß das europäische Nordmeer sich nördlich von Spitzbergen als ein wahres Tiefmeer nach Osten hin fortsetzt. Wie jedoch das warme Bodenwasser in die Tiefen des Zirkumpolarmeeres hineindringt, wird der Gegenstand eines hochinteressanten Studiums werden; vielleicht werden die fortgesetzten Beobachtungen, die der „Fram" auf seiner weiteren Reise machen wird, die Antwort auf diese Frage geben. Der Meeresstrom im eisbedeckten Zirkumpolarmeere wurde ganz nach Nansens Theorie befunden. Die Drift war je nach den Winden, am meisten nach Norden und Nordwesten, zumal im Winter gerichtet, bisweilen in der entgegengesetzten Richtung, und dieses meistens im Sommer. Als Nansen den „Fram" verließ, war das Schiff auf dem 84. Breitegrad in guter Drift in der gewünschten Richtung gegen die Öffnung zwischen Grönland und Spitzbergen. Meteorologische Beobachtungen wurden während der ganzen Reise täglich gemacht. Nansen benutzte hierzu die gewöhnlichen Instrumente; so wurden Luftdruck und Temperatur stetig mit Richardschen Apparaten registriert und die Luftfeuchtigkeit mit Hilfe eines Psychrometers festgestellt, auch konnte zur gleichen Beobachtung das Haarhygrometer benutzt werden,

da die Achsen dieses Instrumentes in der trockenen Kälte nicht rosteten. Der „Fram" lag so ruhig im Eise, daß das Kew-Station-Barometer benutzt werden konnte, dessen Angaben wiederum wöchentlich einmal von einem Wild-Fueß-Kontrolbarometer bestätigt wurden. Das für die Kälte berechnete Tholuol-Thermometer erwies sich als vortrefflich, es registrierte den höchsten Kältegrad mit 52° C. Zahlreiche Nordlichtbeobachtungen wurden gemacht, fast immer in der Dunkelheit, jedoch niemals in den tieferen atmosphärischen Schichten. Die gleichzeitigen Beobachtungen Nansens, der Besatzung des „Fram", des englischen Polarforschers Jackson auf Franz Josephs-Land und des norwegischen Seemanns Ekroll auf Ost-Spitzbergen im letzten Winter werden schöne tägliche Wetterkarten ergeben. Hygiene: „Fram" bewährte sich als guter Aufenthaltsort, auf dem man nicht gefroren hat. An Bord war keine Krankheit, auch während der Überwinterung, trotz der geringen Körperbewegung der Mitglieder der Expedition. Das elektrische Licht in den Kabinen, das mittels vom Winde getriebener Akkumulatoren-Batterien erzeugt wurde, bewährte sich. Nansen hat neue Ansichten über den Skorbut gewonnen. Die Art und Weise, mit der Nansen, auf Hundeschlitten und Kajaks über das Polareis reisend, den höchsten Breitegrad erreichte und daselbst, auf

Selbstverproviantierung angewiesen, überwinterte, hat der Polarforschung eine neue Basis gegeben.

Prof. Henrik Mohn,
Direktor d. meteorolog. Instituts in Christiania.

Das wichtigste Resultat in geographischer Beziehung dürfte übrigens doch nicht die Feststellung jener Inseln sein, von denen Mohn spricht, sondern vielmehr das negative Ergebnis, daß auf dem Reisewege Nansens selbst und auch höchst wahrscheinlich in weiterer Umgebung desselben sich keinerlei Land findet, daß mithin die Vermutung, am Nordpol sei ebenfalls kein Land vorhanden, sondern nur ein eisbedecktes Meer, hierdurch an Wahrscheinlichkeit sehr gewonnen hat.

Höchst interessant aber ist in der That die Beobachtung des warmen Tiefenwassers in den höchsten Eismeerregionen*). Die Vermutung, daß dies den Ausläufern des Golfstroms angehöre, wird durch die bekannte Wahrnehmung gestützt, daß sehr salzreiches Wasser — und der Golfstrom ist in viel bedeutenderem Maße mit Salz gesättigt, als die kühlen Wasser des Eismeeres — schon bei weit höherem Temperaturgrade in die Tiefe sinkt, als weniger salzhaltiges. Es steht zu hoffen, daß diese Beobachtung zur Aufhellung

*) Bisher galt ein Betrag von — 1,7 bis — 2,2° Celsius, als die konstante Temperatur in den tieferen Wasserschichten des nördlichen Polarmeers (Hann, Hochstetter und Pokorny, Allgemeine Erdkunde, 5. Auflage, Band I, Seite 262.)

der merkwürdigen Strömungsverhältnisse des Eismeers wesentlich beitragen wird.

Daß sich Nansens Theorie von einem konstanten, in der Richtung von Nordsibirien und Grönland hinbewegenden Strome so glänzend gerechtfertigt hat, darf sich der geniale Forscher als einen hohen Triumph anrechnen. Einen nicht geringeren erblicke ich darin, daß er es zugleich verstanden hat, sich diese von ihm festgestellte Naturkraft in einer ganz neuen Weise dienstbar zu machen, nämlich durch Konstruktion eines Schiffes, das nicht, wie bisher alle anderen Schiffe, das Eis als einen Feind und als unüberwindliches Hindernis weiteren Vordringens anzusehen hatte, sondern das vielmehr im Gegenteil wagen durfte, dieses Eis selbst als Beförderungsmittel zu benutzen. Noch war ja in den Tagen, von denen ich soeben erzähle, der „Fram“ nicht wieder zurückgekehrt; seit anderthalb Jahren hatte Nansen ihn verlassen, und natürlich sprachen wir auch über die Aussichten dieses tapferen Schiffes. Nansen äußerte sich dabei in der vertrauensvollsten Weise.

„Ich zweifle keinen Augenblick“, sagte er, „an der glücklichen Wiederkehr des „Fram“. Ich bin fest überzeugt, er wird genau den Weg weiter gemacht haben, den ihm meine Theorien vorschreiben, und er wird höchst wahrscheinlich auch in diesem Herbst, sei es bei Spitzbergen oder bei Grönland, aus dem

Eise frei kommen. Die Konstruktion des „Fram" hat sich in so ausgezeichneter Weise bewährt, daß ich trotz der ärgsten „Eisschraubungen", die namentlich in der Nähe der neusibirischen Inseln eintraten, ehe der „Fram" fest eingefroren war, nur ein einziges Mal die Befürchtung gehegt habe, das Schiff werde den Druck nicht aushalten, und nur in dieser einen einzigen Nacht, habe ich der Mannschaft den Befehl gegeben, in den Kleidern zu schlafen, um auf alle Ereignisse vorbereitet zu sein."

Und doch ist die eigentlich persönlichste Leistung Nansens auf dieser ganzen Reise nicht seine Fahrt mit dem „Fram", sondern gerade seine Trennung von ihm im höchsten Norden. Ich erinnere mich einer Äußerung, die ich aus dem Munde des Professors Freiherrn von Richthofen vor der Abreise Nansens hörte: es wundere ihn, daß dieser Mann, dessen spontane Energie, dessen Fähigkeit, seine enorme Körperkonstitution mutig in einer gewagten Unternehmung aufs Spiel zu setzen, für ihn das Charakteristische seien und das eigentliche Geheimnis seiner Erfolge, sich diesmal gerade willenlos einem treibenden Fahrzeuge anvertrauen wolle. Der große Gelehrte hatte Nansens Art richtig erkannt. Wirklich duldete es ihn nicht in diesem unlenkbar schwimmenden Hause; seine thatendurstige Natur trieb ihn zu jener einsamen Schlittenreise hinaus in die von

jeder menschlichen Hülfe entferntesten Regionen, die es auf unserm Erdball giebt.

Man kann den Mut und das Vertrauen auf das eigene Können und man kann die Forscher-Begeisterung, die aus solcher That spricht, gar nicht genug bewundern, und es ist sehr erfreulich, daß ein glänzender Erfolg sie belohnt hat. Abgesehen von den wissenschaftlichen Ergebnissen, welche diese Erweiterung des Reisegebiets in sich schließt, ist schon der einfache Rekord, den Nansen bezüglich der Annäherung an den Nordpol zu Wege gebracht hat, in der Polarforschung als beispiellos zu bezeichnen. Wenn die Geschichte der Entdeckungen den Namen eines Lockwood der Verewigung für würdig hält, welcher im Jahre 1883 bis 83° 24,5′ n. Br. gelangte und damit den bisherigen Rekord von Admiral Markham, der 1876 unter 83° 20,5′ weilte, um nur 4 Minuten oder 7 Kilometer schlug, was soll sie erst von einem Manne sagen, der diese Breite um nahezu 4 Grad, um 350 Kilometer, mit einem Sprunge übertroffen hat!

Am Nachmittag desselben Tages hatte ich auch Gelegenheit, die Gerätschaften zu sehen, die Nansen von seiner Reise mit Johannsen zurückgebracht hat. Der „Windward“ hatte sie von Franz Josephs-Land mit sich geführt, und sie lagen jetzt in einem Schuppen

am Hafen. Dort fand ich die beiden etwa 5 Meter langen schwarzen Kajaks aus geteertem Segeltuch, mit denen die Reisenden die offenen Stellen zwischen dem Eise überschritten, und die ihnen des Nachts auf offenem Wasser oft genug als Schlafstätten gedient haben; durch ein Luftloch im Verdeck atmeten sie dabei. Einer der Kajaks zeigte die zusammengeflickten Risse, die durch die Zähne eines angreifenden Walrosses entstanden waren. Nansen gedenkt in seiner Schilderung dieses Vorfalls. Der Kopf des Walrosses lag auf dem Boden des Raums, desgleichen die Haut jenes Eisbären, der bereits über Johannsen gelegen und den nur die außerordentliche Muskelkraft dieses Mannes so lange von sich abzuwehren vermocht hatte, bis Nansens Schuß ihn niederstreckte. Außerdem sah ich zwei kleine Eisschlitten, auf dem die Kajaks und das Gepäck befördert waren, die Schneeschuhe beider Männer, ganz schwarz und abgenutzt, die Bambusstöcke, die sie während der Schneeschuhfahrt benutzten, den Kochtopf, noch mit dem Rest einer schrecklichen Suppe darin und schließlich als wichtigsten Gegenstand das kleine etwa $1/3$ m hohe Kistchen mit den Tagebüchern.

Am Abend verließ ich Hammerfest, nachdem ich noch von den verschiedenen Freunden Abschied ge-

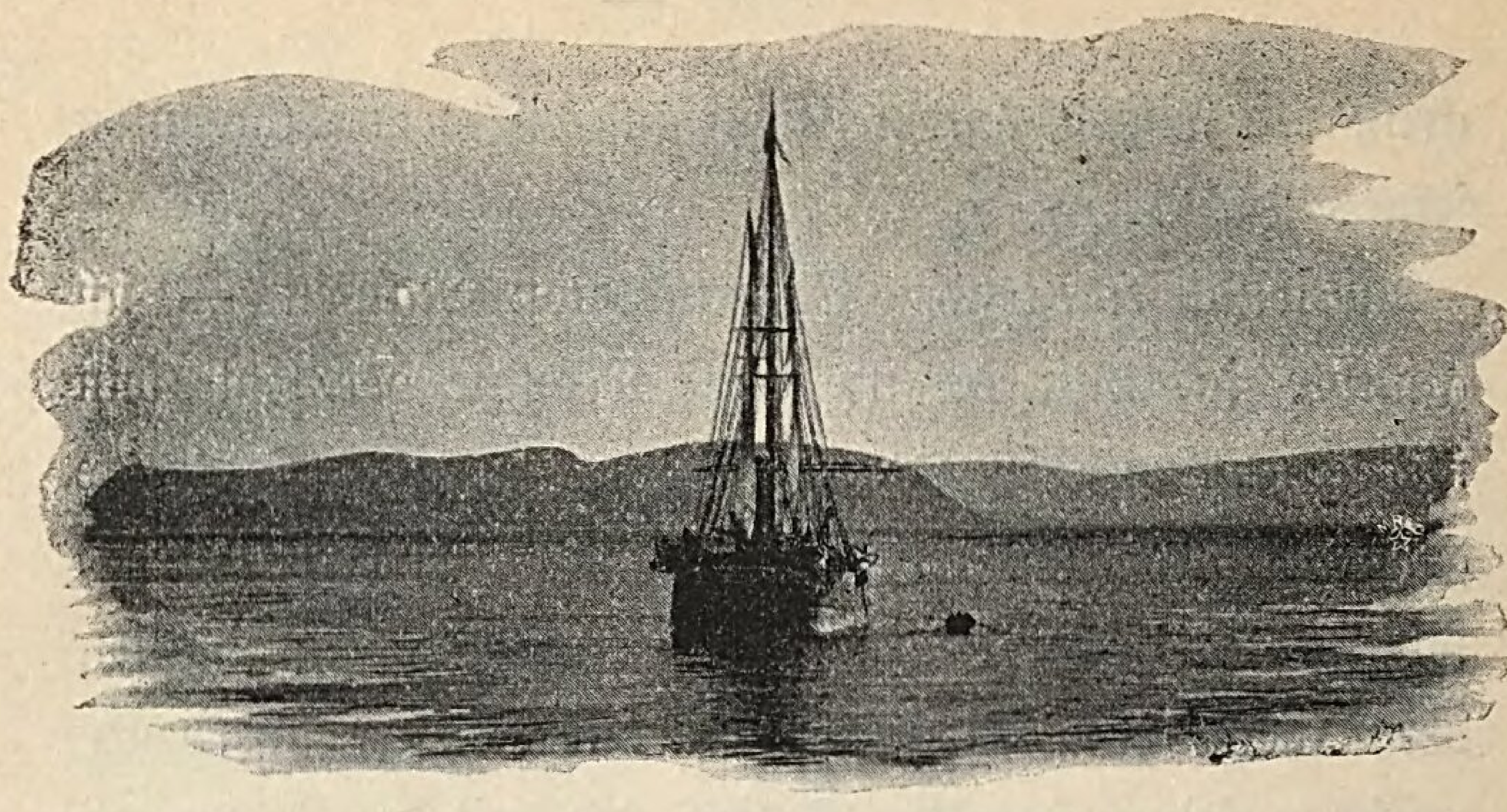
nommen, die ich während meiner mehrfachen Anwesenheit in dieser Stadt gewonnen hatte. Ich zähle zu diesen in erster Linie den trefflichen Konsul Herrn Feddersen, der einst vor vielen Jahrzehnten hierher verschlagen wurde und seitdem durch unermüdliche Tüchtigkeit sich zu einem der bedeutendsten Großhändler des Nordens emporgeschwungen hat. Sollte ihm dies Büchlein in die Hände kommen, so möge ihm diese Erinnerung ein nochmaliger Dank für all die mir erwiesenen Freundlichkeiten sein. Von besonderem Wert war mir ferner die liebenswürdige Gastfreundschaft und verständnisvolle Unterstützung, die mir der gewandte Direktor der dortigen Telegraphenstation, Herr Olaf Möller, hat zu teil werden lassen. Auch der Zuvorkommenheit des jungen Redakteurs der schon erwähnten nördlichsten Zeitung der Welt, des „Finnmarksposten", des Herrn Simonsen, will ich nicht zu erwähnen vergessen.

Als mein Dampfer, der „Kong Halfdan", am „Windward" vorüberfuhr, sah ich dort ein munteres Gewimmel auf Deck, lustige Musik ertönte, und anscheinend wurde ein Fest gegeben. Mitten in den plaudernden Gruppen erkannte ich Nansens hochragende Gestalt. In diesem Augenblick schaute er herüber, eilte mit großen Schritten zum Hinterteil des Schiffes und erwiderte von dort aus meinen fröhlichen Abschieds-

gruß mit freundlichstem Zuruf und eifrigem Schwenken seines Hutes.

Mit diesem letzten Eindruck von Nansen — ich glaubte ja, daß es für viele Monate der letzte sein werde — sagte ich der Gegend, in der ich so lange geweilt und so unvergeßliche Tage gesehen — Lebewohl. Noch lange lag das Städtchen im Schatten der Abenddämmerung, kleiner und kleiner werdend, zwischen seinen dunklen Felsen, die mit der Änderung der Perspektive im Vergleich zu ihm immer riesiger emporzuwachsen schienen, bis schließlich seine graue Häusermasse im Grau der Umgebung verschwamm. Froh des Erlebten und reich gesättigt von all den bedeutsamen Eindrücken, die mir die letzten Wochen gebracht, gedachte ich jetzt nur noch einer gemächlichen Heimkehr.

Aber es sollte anders kommen!



Die Rückkehr des „Fram“.

Der „Kong Halfdan“ traf gegen 10 Uhr des nächsten Tages, des 20. August, auf der Rhede von Tromsö ein und sollte seine Reise am Mittag fortsetzen. Um noch einen Gang durch das bei unserer Herreise nur flüchtig beobachtete Städtchen auszuführen, bestieg ich das erste von der Landungsbrücke herüberkommende Boot. Statt des Willkommsgrußes sagte der alte Fährmann, der das Schiff führte, bei meinem Einsteigen nichts als das eine Wort: „Nansen!“, dies aber mit einem so freundlichen Schmunzeln und einem so gewissen Blick gemeinsamen Verstehens, als ob es augenblicklich gar kein anderes Interesse geben könnte.

Das ganze norwegische Volk war ja in diesen Tagen wie eine junge Familie, welcher soeben ein Sohn geboren ist, und die nun mit stolzbeglücktem Lächeln die Glückwünsche ihrer Gäste erwarten darf. Wie prächtig war das mit anzusehen! „Jawohl, Nansen!" erwiderte ich, setzte aber in dem Hochgefühl, durch die Begegnung mit diesem Manne augenblicklich eine wichtige Persönlichkeit geworden zu sein, noch hinzu: „Ja, ja, ich habe ihn gestern gesprochen; er sieht sehr wohl aus und seine Frau auch."

„O, Sie haben ihn selbst gesprochen?" meinte der Alte bewundernd und führte mich wie eine kostbare Trophäe ans Land.

„Der Herr hat Nansen gesprochen," sagte er zu seinen Freunden am Quai, „er sieht sehr wohl aus und seine Frau auch."

Wie ich nun in Tromsö die Hauptstraße betrete und ohne nachweisbare Gedanken dahinschlendere, werde ich plötzlich von einem mir gänzlich unbekannten älteren Manne deutsch angeredet:

„Mein Herr, wissen Sie schon, daß der „Fram" zurück ist?"

Ich drehe mich um und sehe ihn ganz erstaunt an.

„Der Fram?" frage ich, und in einer ganz ähnlichen und ebenso natürlichen Gedankenfolge wie da-

mals, als Mr. Patterson in Hammerfest in meine Kabine stürzte, setze ich hinzu:

„Sie meinen Nansen? Ja, den habe ich sogar schon gesehen und gesprochen; er wird morgen oder übermorgen hier eintreffen."

„Nein, nein," entgegnete der Unbekannte, „ich meine nicht Nansen, sondern sein Schiff „Fram"; ich bin der Bruder des Steuermanns Jakobsen vom „Fram", und bei meiner Schwägerin ist soeben ein Telegramm eingelaufen, daß der „Fram" heute Morgen bei der Walfischstation Skjärvö angelangt ist."

„Wo liegt Skjärvö?"

„Etwa 10 Meilen nördlich von hier in den Schären. Heute Nachmittag soll er hier sein."

„Herr, ist das wirklich wahr?"

„Es ist so, ich komme soeben von meiner Schwägerin."

Es bedarf für meine Leser keiner weiteren Ausführung, daß mein erster Gang, oder vielmehr Sturz, nach dem Telegraphenamte war. Das war ja ein Reporterfund, den ich gegen keinen Goldklumpen hingegeben hätte! Eine Depesche flog nach Berlin, ein Glückwunsch zu Nansen nach Hammerfest. Hierauf ruderte ich unverzüglich zum „Kong Halfdan", binnen wenigen Minuten hatte ich meine Koffer im Boot und suchte nun den allen Besuchern von Tromsö wohlbekannten Gasthof des Städtchens auf, der sich des feier-

lichen Namens „Grand Hotel“ erfreut. Inzwischen hatte sich die Nachricht von der Rückkehr des „Fram“ verbreitet; aufgeregte Gruppen standen überall auf der Straße und erörterten die erstaunliche Kunde. Wie es so leicht geschieht, trat nach dem ersten Rausch des Jubels ein ängstlicher Rückschlag ein, die Nachricht wurde bezweifelt. Auch das Stiftsamt sollte eine Depesche erhalten haben, doch Honoratioren, die sich um nähere Auskunft dorthin begeben hatten, waren mit Ausflüchten zurückgewiesen worden, und naturgemäß verbreitete sich alsbald die Behauptung, die frohe Botschaft sei eine Erfindung. Man kann sich denken, daß einer der Besorgtesten ich selber war; ich begab mich sogleich zum deutschen Konsul, Herrn Holmboe, der als Vertreter der norwegischen Bank zu den hervorragendsten Persönlichkeiten von Tromsö zählt, und dieser verschaffte mir binnen kurzem die Gewißheit, daß ein amtliches Telegramm, die Ankunft des „Fram“ in Skjärvö berichtend, wirklich eingelaufen sei. Die Unsicherheit hatte ihren Grund darin gehabt, daß der Stiftsamtmann verreist war und daß sein Sekretär, im Vollbewußtsein seiner augenblicklichen diplomatischen Stellung, anfangs Skrupel hegte, ob er diese Depesche dem Publikum bekannt geben dürfte. Durch Überwindung seines Zauderns war der Zweifel behoben, und nun schlug die Begeisterung in Tromsö hohe

Wogen. Im Nu waren die Häuser des Städtchens und die Masten der Schiffe im Hafen mit bunten Wimpeln beflaggt. Die hier besonders einflußreiche Gesellschaft der Totalisten charterte sofort den im Hafen liegenden „Kong Halfdan", um damit dem „Fram" entgegenzufahren. Für eine Eintrittskarte von 60 Öre konnte jedermann an dieser Fahrt teilnehmen. Viele Hunderte strömten herzu, und bald war der Dampfer derartig überfüllt, daß ein zweites Schiff hinzugezogen werden mußte.

Um 4 Uhr verließ der „Kong Halfdan", auf dessen oberstem Verdeck ich mir einen Platz gesichert hatte, — und auf dem ich zu meiner großen Freude auch meinen alten Freund Klaus Thue wieder begrüßen konnte — bei hellem Sonnenschein die Rhede von Tromsö. Eine Musikkapelle befand sich an Bord, und festliche Aufregung leuchtete aus den Mienen der Männer und Frauen, die jedes Plätzchen des Verdecks besetzt hielten. Die Spannung stieg, je weiter wir den schönen Sund von Tromsö nordwärts dampften. Lange blieb der Horizont leer. Endlich, nach etwa 1½ stündiger Fahrt, zeigte sich zwischen den fernen Felskulissen vor uns die Gestalt eines Schiffes. Die wohlgeübten Augen der Norweger in meiner Umgebung entdeckten es früher als ich. Trotzdem drängten sie sich eifrig zu mir, denn ich hatte ein Opernglas mitgenommen.

„Ist das der „Fram?“ Sehen Sie zu, ob er ein weißes Krähennest hat“.

„In der That, ich sehe etwas Weißes an der Mastspitze“.

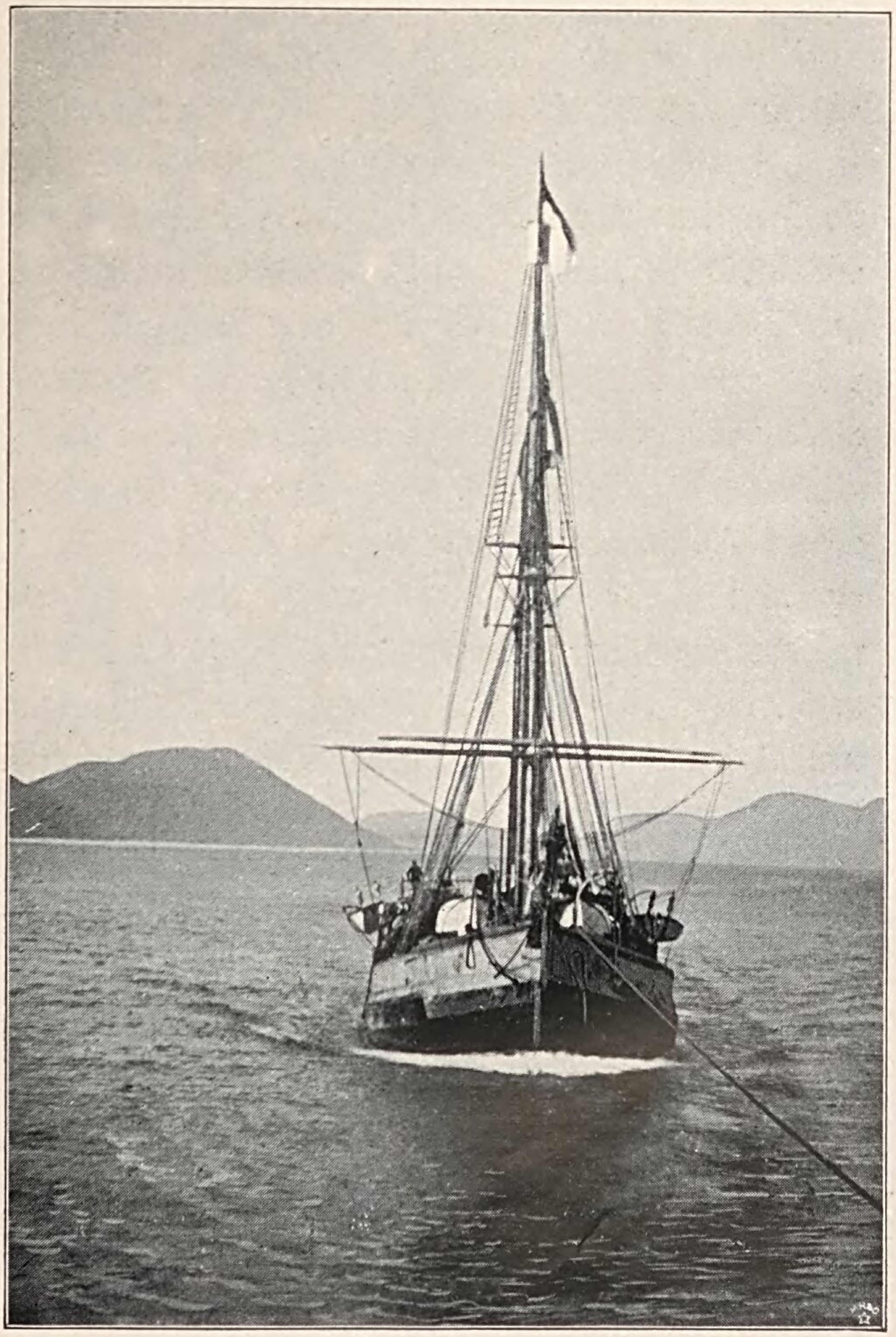
„Das ist der Fram, das ist der Fram!“ erscholl es jubelnd, und die Nationalhymne „Ja vi elsker dette landet“, die schon zweimal zur Unterhaltung des Publikums gespielt worden war, mußte, als der einzig mögliche Ausdruck der Gefühle, zum dritten Mal erklingen.

Langsam, ganz langsam vergrößerte sich das fremde Fahrzeug in der Ferne, es löste sich vom Berghintergrunde, und nun erkannte auch ich in der Erinnerung an eine früher gesehene Abbildung des „Fram“, daß wir das merkwürdige Schiff leibhaftig vor uns hatten. Es war ein Bild von wunderbarer Wirkung. Rings herum die malerisch gestalteten Berge, zwischen ihnen der breite ruhige Sund, und darauf, stolz, frei und ohne jede Hülfe heranziehend, das Schiff, das vor drei Jahren denselben Weg nordwärts gezogen war, mit soviel Hoffnungen und Ängsten begleitet, und das nun heimkam nach einem heldenmütigen Kampfe und umstrahlt von der romantischen Glorie noch unbekannter Gefahren und Großthaten, von denen uns die nächsten Stunden Kunde geben mußten.

Je mehr der „Fram“ sich näherte, um so höher stieg

die Aufregung an Bord, und es war eine weise Maßregel, der sich das Publikum in musterhafter Verständigkeit fügte, daß die Bediensteten des Schiffes den Menschenmassen bestimmte gleichmäßig über das ganze Deck verteilte Plätze anwiesen und sie davon abhielten, sich beim Vorüberfahren des „Fram“ alle auf die eine Seite zu stürzen, da dann ein Umschlagen des Fahrzeuges unvermeidlich gewesen wäre.

Endlich war der „Fram“ so nahe, daß man die Einzelheiten seines Baues unterscheiden konnte. Es war ganz erstaunlich, wie wenig das Schiff an Blessuren aufwies, die an den dreijährigen Streit mit dem Eise erinnert hätten. Festgefügt waren die Planken des breit ausladenden Rumpfes, unverrückt der starke Eisenbeschlag am Buge, ohne jede Verwirrung die Takelage; die Segel zeigten sich weiß und unversehrt, keines der zahlreichen Boote schien verloren. Nur die Farbe des Schiffsbauches war abgeschabt, aber unterhalb der Bordkante prangte noch unverwischt der wackre Name „Fram“, und lustig flatterte hoch oben an der Mastspitze der rote Wimpel mit dem gleichen Namen, überragt von einem goldenen, in der Sonne funkelnden Knöpfchen. Seltsame Gestalten, langbärtige Recken in gestrickten roten und weißen Jacken, standen dort am Bugspriet und auf der Kommandobrücke und erwiderten mit ihren



Der Fram im Schlepptau des Kong Halfdan.

Mützen das jubelnde Tücherschwenken vom „Kong Halfdan“. Die Böller krachten hüben und drüben, Hurrarufe schallten von Bord zu Bord, und schließlich löste sich die hochgehende Begeisterung von neuem in den Klängen des „Ja vi elsker dette landet“.

„Hoch Kapitän Sverdrup! Hoch Scott-Hansen! Hoch Jakobsen!“ u. s. w. tönte es unablässig von unserm Schiffe hinüber, je nachdem die einzelnen Gruppen ihre besonderen Freunde wiedererkannten.

Nachdem die offiziellen Persönlichkeiten mit einem Boote des „Kong Halfdan“ hinübergerudert waren, wendete unser Schiff und nahm den „Fram“ ins Schlepptau, um ihn im Triumph nach Tromsö zurückzuführen. Kurze Zeit darauf traf das zweite dem „Fram“ entgegenfahrende Schiff bei uns ein, und von ihm aus begab sich die Frau des Steuermanns Jacobsen an Bord des Fahrzeugs, um hier die erste der dramatischen Begegnungen zu feiern, deren so viele den Helden des „Fram“ in kürzester Zeit bevorstanden.

Eine Unzahl von Schiffchen und Booten überdeckte die Rhede von Tromsö, von denen einige uns bereits sehr weit entgegengerudert waren. Unter dem allseitigen Jubel der stürmisch erregten Menge legte sich der „Fram“ im Angesicht der ersten Stadt des Heimatlandes, die seine Insassen seit mehr denn drei Jahren wiedersah, vor Anker.

Natürlich brannte auch ich, etwas von den Schicksalen des „Fram“ zu erfahren, mochte mich aber nicht selbst an die soeben heimgekehrten Leute herandrängen, die jetzt doch vor allem ihren Verwandten und Freunden gehörten. Bei Nansen in Hammerfest war das etwas anderes gewesen: Nansen war Gelehrter, ich auch, und zwischen gleichen Ständen herrscht doch immer ein wenig Freimaurerei; zu Nansen hatte ich überdies verschiedene persönliche Anknüpfungspunkte, und schließlich war er schon fast eine Woche wieder in Europa und hatte die Teilnahme seiner Nächstangehörigen befriedigt. So war ich denn sehr froh darüber, daß ein feiner und liebenswürdiger Kaufmann aus Tromsö, Herr Mark Aagaard, den ich auf dem „Kong Halfdan“ kennen gelernt, mich einlud, ihn abends auf seiner Villa „Maristuen“ oberhalb der Stadt aufzusuchen, um dort zu erfahren, was er inzwischen über die Schicksale des „Fram“ gehört habe. Um zehn Uhr etwa nahm ich ein Karriol und fuhr hinauf. Schon die Fahrt war prächtig, sie führte mich auf geschlängelten Wegen aufwärts zwischen Ebereschen, deren zehn bis fünfzehn Meter hoher Wuchs dem von Hammerfest Kommenden als Inbegriff der Üppigkeit erschien. Weiter oben bedeckten Wäldchen von gleich hohen Birken die Abhänge, und zwischen ihnen blinkten hier und da die Lichter hübsch verteilter Land-



Der Fram auf der Rhede von Tromsö.

häuser hervor; endlich trabte mein Pferdchen in den weitläuftigen, ebenfalls von dichtem Birkenbestande gebildeten Park von „Maristuen" ein. Auf den wohlgepflegten Wegen lag die Nachtdämmerung genau so wie ein schönes, mildes Mondlicht, die Brust sog mit Entzücken den langentbehrten Duft eines Waldes ein, und dann erschienen zwischen den Stämmchen die schimmernd weißen Wände des stattlichen Landhauses. Ich war überrascht von der geschmackvollen Eleganz, mit der die Zimmer des Hauses eingerichtet waren. Ein geräumiger Altan, den üppiges Geißblatt umwucherte, gestattete einen malerischen Blick durch einen Parkausschnitt auf den in der Tiefe liegenden Tromsö-Sund. In der Mitte des Parkes befand sich ein Aussichtsturm, von dem aus man über die Wipfel hinweg einen umfassenden Rundblick auf die erhabene, ebenfalls wie in Mondglanz daliegende Gebirgslandschaft des Horizontes hatte.

Dann saßen wir beim dampfenden Toddy bis lange nach Mitternacht und plauderten über den „Fram" und vieles andere. Hier erfuhr ich die Hauptthatsachen der großartigen Eisreise, die der „Fram" seit dem Weggang Nansens vor anderthalb Jahren ausgeführt hatte. Anderes Ergänzende hörte ich aus verschiedenen Quellen in den nächsten Tagen.

Das Wesentliche davon ist ja jetzt ebenfalls allgemein

bekannt und von Nansen in der genannten Veröffentlichung im „Daily Chronicle" zusammengefaßt, es bedarf aber keiner Ausführung, wie mächtig all diese Erzählungen gerade in ihrer unmittelbaren Neuheit auf mich wirken mußten. Wie erstaunlich und wunderbar war das alles, wie sinnvoll folgten einander die Ereignisse, als seien sie nach einem romanhaften Plane angelegt worden! Oder besser, wenn man die merkwürdigen Fügungen als „romanhaft" bezeichnen will, so thut man ihnen Unrecht; ein Romanschriftsteller dürfte eine solche Fabel gar nicht erfinden, man lachte ihn wegen sensationeller Unwahrscheinlichkeiten aus.

Gerade während die Welt infolge der Unternehmung Andrées mit dem höchsten Interesse nach Norden schaut, taucht ohne jede vorbereitende Kunde Nansen dort auf! Alles bereitet sich jubelnd auf seinen Empfang vor, nur die Ungewißheit über den Verbleib des „Fram" bringt einen Wermutstropfen in die Freude. Siehe aber, nur sechs Tage später trifft der „Fram" ein, und gerade in Tromsö trifft er ein, derjenigen Stadt, wohin Nansen soeben gelangen will! Kein Mann ist versehrt oder auch nur krank geworden auf dem Schiffe, und gemeinsam können Nansen, seine Gattin und seine tapferen Freunde nun den großen Triumphzug nach Süden antreten!

Wie schön, daß der „Fram“ in jener Eisdrift nach Nansens Weggang noch eine Höhe von 85° 57′ erreichte und damit nicht nur die wissenschaftliche Bedeutung der Reise vermehrte, sondern auch seinen Insassen, dem ausgezeichneten Kapitän Sverdrup an der Spitze, einen schönen Triumph verschaffte. Wie gut aber zugleich, daß er doch noch einige wenige Bogenminuten hinter Nansen selbst zurückblieb, denn das höhere Verdienst an allem Erfolge seiner Expedition hat doch unbedingt Nansen selbst, und ihm gebührte auch der Siegespreis, dem Pol am nächsten gekommen zu sein, ein Erfolg, dessen wissenschaftlichen Wert an sich die Gelehrten gering bewerten mögen, der aber dem Volke doch mit vollem Recht als eine Besiegelung des Geleisteten gilt. Wie gut ferner, daß der „Fram“ nicht früher als Nansen in Europa eintraf; man denke sich den Schrecken der Gattin und aller Teilnehmenden, wenn sie von den rückkehrenden Leuten des „Fram“ erfahren hätten, daß Nansen und Johannsen vor anderthalb Jahren im höchsten Norden allein auf das Eis hinausgegangen seien, ohne wiederzukehren!

Genau am selben Tage, wo Nansen in Vardö eintraf und die ersten Landsleute wiedersah, am 13. August, kam auch der „Fram“ nördlich von Spitzbergen, da, wo Nansen mir in Hammerfest gestern es angegeben hatte, endgültig aus dem Eise frei, — nach-

dem er schon vom 9. Juli an aus seinem festen Eislager in treibendes Eis gekommen war und sich unter furchtbaren Anstrengungen, oft mittels Pulver und Schießbaumwolle, seinen Weg nach Süden erkämpft hatte, — und traf auf ein norwegisches Fangschiff. Wie nahe ich selbst ihm damals gewesen, habe ich schon erwähnt.

Ich freue mich, hier einen anderen kleinen, aber interessanten Vorfall einschieben zu können, der noch nicht bekannt ist. Er entstammt einer Erzählung des Leutnants Scott-Hansen vom „Fram".

Die erste Frage des Kapitän Sverdrup an den Führer jenes Fangschiffes, Kapitän Bottolfsen, war natürlich die: „Ist Nansen und Johannsen zurück?"

Der Robbenfänger, welcher sich schon längere Zeit oben am Eise aufhielt, wußte nichts davon, teilte dem Führer aber mit, hier ganz in der Nähe, auf der Dänen-Insel in Spitzbergen, weile der schwedische Forscher Andrée; der habe zuweilen Verbindung mit Europa und wisse vielleicht etwas darüber.

So läuft Sverdrup in den Smeerenburg-Sund ein und ankert an der Südspitze der Insel Amsterdam.

Andrée befindet sich gerade mit einigen Leuten an Deck der „Virgo" und gewahrt das merkwürdige, allen Fangschiffen so unähnliche Fahrzeug, von dem nur die oberen Teile über die flache Halbinsel von Smeerenburg hinwegragen, ohne aus ihm klug werden

zu können. Plötzlich ruft einer seiner Matrosen, der vor drei Jahren der Ausfahrt Nansens beigewohnt hatte, aus:

„Das ist nichts anderes, als der Fram!“

Sofort besteigt Andrée mit seinen Freunden die Dampfbarkasse und fährt hinüber, um sich zu überzeugen. Sobald sie um die Landspitze herum sind, erkennen sie das Schiff und begrüßen es mit vielfältigem Hurra!

Niemand aber erwidert den Gruß. Voller Erstaunen und Besorgnis fährt Andrée nahe hinzu, um sich zu erkunden, ob ein Unglück geschehen sei, und das erste Wort der Besatzung erklärt auch ihr Schweigen.

„Wir können nicht Hurra rufen“, sagen sie, „wir sind zu betrübt, denn unser Führer hat uns vor anderthalb Jahren verlassen, und wir wissen nicht, was aus ihm geworden ist. Wir gingen am liebsten garnicht nach Europa und wollen auch nur unsere Rückkehr melden, weil es unsere Pflicht ist, dann aber sogleich wieder umkehren und Nansen suchen.“

Andrée konnte natürlich auch keine Auskunft geben, denn auch er wußte ja noch nichts von Nansens Rückkehr. Trotzdem, so berichtete mein Gewährsmann, ist er es nun gewesen — er, von dem es menschlich gewesen wäre, wenn er in diesem Augenblicke Neid empfunden hätte —, der in der liebevollsten, zartesten

Weise die Herzen der Männer vom „Fram" wieder aufgerichtet hat. Er sprach nämlich, nachdem er erfahren, wo Nansen das Schiff verließ, seine feste Überzeugung aus, daß Nansen im vorigen Jahre nach Franz Josephs-Land gekommen sei, zu spät aber, um noch vor dem Winter zurückkehren zu können. Auf Franz Josephs-Land befinde sich seit zwei Jahren die englische Expedition Jackson, die habe er ohne Zweifel getroffen, und er werde jetzt mit dem dorthin abgegangenen Schiffe „Windward", wahrscheinlich im September, heimkehren. Seiner Kenntnis von Nansens Persönlichkeit zufolge sei er so sicher von seiner Rettung überzeugt, als wenn Nansen jetzt selbst anwesend wäre. Diese Mahnungen — die damals bereits in ganz erstaunlicher Weise in Erfüllung gegangen waren — haben den Leuten des „Fram" erst wieder ermöglicht, mit einiger Freudigkeit nach der Heimat zurückzukehren. Fanden sie Nansen nicht in Norwegen vor, dann war Sverdrup entschlossen, sogleich selbst nach Franz Josephs-Land zu segeln.

Die gewöhnlichen Straßen der Touristen vermeidend, kamen sie dann in nächtlicher Frühe am 20. August bei der einsamen Walstation Skjärvö an, und es erfolgte nun jene bekannte Szene, wo Sverdrup an die Thür des Telegraphenbeamten pocht, wo dieser aus dem Fenster über die Störung schimpft, dann aber,

nachdem Sverdrup seinen Namen genannt, mit Windeseile die Treppe hinunterstürzt, öffnet und dem Kapitän als ersten Gruß die Kunde zuruft: „Nansen und Johannsen sind zurück!“ Kapitän Sverdrup ist als ein außerordentlich ernster, gehaltener Mann bekannt; an diesem Morgen aber, so erzählte wiederum Scott-Hansen, hätten ihn seine Freunde vom „Fram“ wie einen ausgelassenen Buben zum Schiffe zurückspringen sehen, um zu rufen: „Nansen ist da!“

Am Nachmittag des folgenden Tages, des 21. August, traf Nansen mit der Yacht „Otaria“ in Tromsö ein. Die Besatzung des „Fram“ stand an Bord, als sein Schiff am „Fram“ vorüberfuhr, und Dr. Blessing, einer der Insassen des Schiffes, rief:

„Ein Hurra für Dr. Nansen!“

Dieser trat an den Bordrand vor, schwenkte den Hut und erwiderte den Ruf mit einem kräftigen:

„Brav gemacht, Kameraden!“

Dann bestiegen die Leute des „Fram“ ein Boot, ruderten zu der inzwischen ankernden „Otaria“ hinüber, und nun umarmten sich Führer und Genossen.

Auch der „Windward“ erschien in Tromsö, und am nächstfolgenden Abend, dem 22. August, sollte für alle die Helden dieser Fahrt ein gemeinsames Jubelfest statt-

finden. Dieses beschloß ich noch abzuwarten, dann aber heimzukehren, denn was konnte ich nun noch erleben, das nicht eine Abschwächung gewesen wäre? Ich sehnte mich vielmehr nach Ruhe und Muße, die großen Eindrücke der letzten Tage in der Seele ausklingen zu lassen, und war deshalb auch sehr froh darüber, daß ich gerade jetzt von weiteren Berichterstatter-Pflichten frei wurde. Die Redaktion des „Lokal-Anzeigers" hatte nämlich, sobald Nansens Rückkehr bekannt wurde — ich schwamm ja damals unerreichbar im nördlichen Eismeer — sofort einen besonderen Interviewer ihm entgegengesendet; in diesen Tagen sollte derselbe, wie mir von Berlin aus telegraphisch gemeldet wurde, in Tromsö eintreffen und dann die weitere Berichterstattung über Nansens Zug nach dem Süden übernehmen.

Am Abend des 21. liege ich — um etwa elf Uhr — schon eine halbe Stunde zu Bett; es ist dunkel, aber ich kann noch nicht schlafen, da unter mir und neben mir ein gewaltiges Getöse herrscht: Leute vom „Fram" sitzen dort in Gesellschaft ihrer Freunde und Bekannten, und unablässig ertönt das „Hurra" eines neuen Toastes, Jubel und Gelächter.

Plötzlich pocht es laut an meiner Thür, sie wird aufgerissen, und herein dringt eine mir unbekannte Persönlichkeit, in eleganter, schwarzer Kleidung mit

großem Sommermantel, ein Hütchen tief in die Stirn gedrückt, ein zweiter unbekannter Mann folgt mit einem Köfferchen, dahinter ein dritter mit einer Laterne. Schon von weitem ruft der erste Unbekannte mit heller Stimme ins Dunkel hinein:

„Doktor Wegener, sind Sie hier?"

„Wer ist da?"

Er nennt den mir angekündigten Namen des Berichterstatters, der mich ablösen soll, und stellt mir beim Laternenschein einen Reisebekannten vom Dampfschiff vor, den er gleich mit hereingebracht hat. Ich mache Licht: Eine eigentümliche, nicht uninteressante Erscheinung steht vor mir, jung, hager, mittelgroß, sehr blond, mit kurzgeschorenem Haar, einem energisch, etwas eckig geformten Kopf und von hastigem, ruhelosem Wesen. Die beiden andern verlassen wieder mein Zimmer, ohne daß ich recht begriffen habe, warum sie hereingekommen sind.

„'Nabend, Herr Kollege! Was? Schon in der Falle?" Hierbei wirft er seinen Mantel auf einen Tisch und seine Manschetten auf meine Waschtoilette. „Vor allem eins, Bester, haben Sie was zu trinken? — Ah, nichts als Wasser? Brauch' ich sonst nur äußerlich, heute Notfall!"

Er stürzt zwei Gläser Wasser hinunter.

„Sie wissen, woher ich komme, unmittelbar von Berlin. Ich sage Ihnen, eine Reise habe ich hinter

mir! eine Reise! — 3000 Kilometer in einer Tour, von der Eisenbahn ins Schiff, vom Schiff wieder in die Bahn, von der Bahn wieder ins Schiff, immer hineingesprungen! Aber großartig! Hatte überall an die Redaktionen voraustelegraphiert, daß ich komme, überall brillant aufgenommen, in Bodö hat man mir ein großes Fest gegeben. — Sagen Sie, Bester, haben Sie keine Cigarretten?"

„Bitte, dort hinten auf dem Tische."

Er zündet sich eine an.

„Nun bin ich da, soeben vom Schiff angekommen. Sagen Sie, ist Stanhope hier? Stanhope vom „New-York Herald?"

„Nicht daß ich wüßte."

„Gott sei Dank, das ist der einzige, den ich fürchtete. Nun bin ich der erste. Wo ist Nansen, will heute noch zu ihm."

Ich sehe nun den Mann erstaunt von unten bis oben an.

„Was wollen Sie? Heute Abend?

„Gewiß, ich muß Nansen sprechen, heute Abend noch, ja, darum bin ich doch in solcher Eile heraufgekommen, 3000 Kilometer!"

„Aber ich bitte Sie, Sie würden ja Ihren eigenen Interessen zuwiderhandeln, Sie würden ja den Mann damit sofort vor den Kopf stoßen."

„Schadet nichts, ist mir egal. Überhaupt glauben Sie nicht, daß Nansen riesig entzückt ist, wenn ich ihm sage, daß ich seinetwegen 3000 Kilometer in einer Tour von Berlin zurückgelegt habe, nur um ihn zu sprechen? Glauben Sie nicht, daß ich ihn damit vollständig wieder versöhnen würde? Ach, mein Bester, da kennen Sie Nansen schlecht, der versteht ganz genau mit der Presse zu rechnen. Denken Sie denn nicht, daß diese Leute recht gut wissen, daß wir allein es sind, die sie berühmt machen? Mein Gott, was ist denn überhaupt Nansen? Sehen Sie Kapitän Sverdrup an, das ist ein Mann! Leib und Seele von Eisen! Aber Nansen —?"

„Na erlauben Sie mal", werfe ich ein und entwickele ihm kurz meine Ansichten über Nansen in dem Sinne, wie ich es im vorigen Kapitel gethan. Er hört aufmerksam zu.

„So, hm, meinen Sie? — Nun ja, das ist bedeutend. — — Haben Sie übrigens Nansen schon gesehen? Wie, sogar gesprochen? — Teufel, verflucht, und auch telegraphiert? — — das ist ja unangenehm. — — — Na, schadet nicht, das Publikum wird denken, die Depeschen sind von mir. — — Sagen Sie mal, Bester, haben Sie nicht ein Oberhemd? Ich bin nämlich eben hingefallen draußen, ich bin etwas kurzsichtig. Ich befinde mich übrigens sonst in vollkommen guter

Kondition; ich bitte Sie ausdrücklich zu konstatieren, daß ich in guter Kondition hier eingetroffen bin, das ist mein Ehrgeiz bei solchen Missionen. Wissen Sie, ich schreibe einen vorzüglichen Stil, aber ich lege keinen Wert darauf, dagegen ist es mein Stolz, als Spezialkorrespondent der erste meines Fachs zu sein. Sehen Sie, ich bin mal von Brüssel nach Hannover zu Fuß gegangen, zu Fuß, Bester! Als damals in Hamburg die Cholera war, bin ich der einzige deutsche Korrespondent gewesen, der sich in alle die ärgsten Brutstätten hineingewagt hat, und wenn Stanhope sich vorher von Pasteur impfen ließ und dann in den Cholerabetten schlief und Cholerabazillen fraß, dann habe ich das alles auch gethan, aber ohne geimpft zu sein".

„Aber um Gotteswillen, wozu denn dieser Wahnsinn?"

„Um Geld zu verdienen, berühmt zu werden, was weiß ich!"

„Vor ein paar Tagen war ich gerade perfekter Gynäkologe, Berichterstatter auf dem Gynäkologen-Kongreß in . . . (ich habe den Namen vergessen), da läßt mich der Redakteur am Tage, wo die Nachricht von Nansens Ankunft sich bestätigte, rufen: „Können sie norwegisch?" — „Jawohl", antwortete ich, obgleich ich soviel norwegisch konnte wie Sie hebräisch, aber ich wußte, daß ich es lernen würde." — „Wollen Sie Nansen inter-

viewen?" — „Gewiß", sage ich. — „Wie lange Zeit brauchen Sie, um Ihre Vorbereitungen zu treffen?" — „Eine halbe Stunde." — „Gut fahren Sie mit dem nächsten Zuge nach Christiania." — Und mit dem nächsten Zuge fuhr ich vom Stettiner Bahnhof ab."

Er sah sich im Zimmer um: „Wieviel Koffer haben Sie? — Die ganze Geschichte da? — Nun, mein Bester, Sie sind kein Journalist!"

Ich verneinte es lächelnd.

„Aber Sie schreiben gut, in der That, schreiben gut", fuhr er fort, „habe zu Hause einiges von ihren Berichten gelesen. Gefällt mir. Aber Sie haben Andrée nicht erreicht, wie ich erfuhr; zwei Engländer haben Ihnen das Schiff weggechartert. Keine Entschuldigung, Bester, mußten Sie überchartern".

Ich erzähle ihm, wie die Sache zuging.

„So, hm — das ist etwas anderes. — — Sie scheinen mir ein Mann von Energie zu sein, Sie machen einen guten Eindruck auf mich."

„Wie alt sind Sie denn eigentlich, Herr Kollege?"

„Siebenundzwanzig."

„Soso. Nun gestatten Sie mir Ihnen zu sagen, daß Sie mir auch Vergnügen machen. Sie haben sich wohl auch einen Jules Verneschen Reporter zum Muster genommen?"

„Ich nehme niemanden zum Muster. Kennen Sie

nicht die Geschichte, wo einer einen Musiker fragt: Sind Sie Wagnerianer oder sind Sie Mozartianer? — „Selber — aner" antwortete der. Ich will selbst ein Muster sein. Sehen Sie, auf meiner Rückreise werde ich den König von Schweden interviewen. Was ich sagen werde, weiß ich noch nicht, das weiß ich noch eine halbe Stunde vorher nicht, aber ich werde ihn sprechen. Ich bin ein „runner", das ist mein Ehrgeiz, weiter nichts. Sie scheinen mit Genuß zu reisen, wie? — Das kenne ich garnicht, Schönheiten giebt's für mich unterwegs nicht, Interesse auch nicht, ich sehe nichts, ich dringe nur durch zum Ziel. Sie waren bei Andrée dies Jahr, um ihn aufsteigen zu sehen, ich werde ihn nächstes Jahr aufsuchen, wo er herunterkommt. Kommen Sie mit! Sie haben die geographischen Kenntnisse, die mir abgehen. — Aber ich rate Ihnen, reisen Sie lieber nicht mit mir, ich hetze Sie zu Tode. — Doch nein (hier sieht er mir eine Weile mit durchbohrendem Blick in die Augen, als ob er mich hypnotisieren wollte, dann fährt er fort:) Sie scheinen mir zäh zu sein. — Aber ich will Sie nun nicht länger aufhalten, Sie haben morgen früh sonst nicht ausgeschlafen. Ich werde schon ganz früh wieder heraus sein, Photographien für den Depeschensaal kaufen, vom „Fram", von den Leuten des „Fram" u. s. w. Ich werde die Leute kennen lernen,

ich werde einen von ihnen veranlassen, selbst einen Bericht zu schreiben. — Apropos, was haben Sie denn da für Erotika auf Ihrem Nachttisch.“ —

Es waren zwei kleine Taschenatlanten von Justus Perthes in Gotha, er nimmt sie, blättert sie durch, legt sie wieder hin und plaudert unaufhörlich weiter und raucht eine Cigarrette nach der andern, während ich mit innigem Behagen, die Hände hinter dem Kopf zusammengefaltet, in meinen Kissen liege. Jetzt kommt er ins Anekdoten-Erzählen: „Kennen Sie schon die Geschichte von . . . . u. s. w.“ Eine jagt die andere, zum Teil sind sie alt, zum Teil neu, immer aber brillant erzählt. Inzwischen schellt er den Wirt herauf und läßt zum Telegraphenamt schicken, um Nachtdienst für sich zu bestellen. Endlich fällt mir ein, ihn darauf aufmerksam zu machen, daß nebenan Leute vom „Fram“ kneipten.

„Wie, hier gleich nebenan? Aber das ist ja famos, da muß ich sofort hinüber. Ich komme übrigens wieder.“

Er braust davon, und gleich darauf höre ich ihn im Nebenzimmer. Binnen kürzester Frist hat er mit der dort versammelten Gesellschaft fraternisiert, die zum Teil englisch, zum Teil auch deutsch zu sprechen scheint. Nachdem eine fremde Stimme eine Zeitlang in englischer Sprache etwas erzählt hat, kommt er wieder herübergestürmt zu mir.

„Großartig! Hören Sie zu, was ich für eine Depesche aufgesetzt habe: Treffe spät abends mit Dampfer „Sirius“ hier ein, ... stimmungsvoller Anblick des „Fram“, dessen Masten gegen den dunklen Nachthimmel emporragen .... Nansen hat sich ermüdet zur Ruhe begeben .... Ein Matrose des „Fram“ berichtet mir von der Fahrt des Schiffes .... Ergreifender Eindruck der Erzählung dieses einfachen Mannes u. s. w.“ Hierauf stürmt er wieder hinüber zu der Gesellschaft im Nebenzimmer, und von neuem höre ich seine Stimme, welche die Unterhaltung beherrscht; offenbar begeistert er die Zuhörer mit den neuesten Berliner Anekdoten, denn ich höre wieder und wieder das Wort „Mikosch“, und brausendes Gelächter füllt die Pausen seiner Rede. Es wird heller Tag, ehe die Gesellschaft neben mir verstummt und ehe ich selber zum Schlummer gelange. —

Am andern Morgen sprang ich um acht Uhr aus dem Bett und eilte zum Hafen, weil ich einen Schuß hörte und glaubte, Andrées Schiff, „Virgo“, sei angekommen. Denn inzwischen war es zur Gewißheit geworden, daß Andrée für dieses Mal seine Unternehmung wegen mangelnden Südwindes aufgegeben hätte und in diesen Tagen nach Tromsö zurückkehren würde. Leider hatte ich mich getäuscht.

Ich hatte dann noch verschiedene Gänge zu thun,

und als ich gegen elf Uhr ins Hotel zurückkomme, finde ich meinen Kollegen in Hosen und Wollhemd ohne Kragen auf dem Flur, einen Chapeau-Claque schief auf dem Ohr, fluchend, weil er kein Waschwasser hat.

„Morgen! Geben Sie mir doch eine Cigarrette!"

„Bedaure, Sie haben sie mir gestern Abend alle aufgeraucht."

„Donnerwetter, ich muß aber eine Cigarrette haben, sonst kann ich nicht existieren."

Der Hausknecht wird beordert, welche zu holen. Im Lauf des Gesprächs, das sich inzwischen entspinnt und große Ähnlichkeit mit dem gestrigen hat, bemerke ich, daß er eine Lebensthätigkeit, wie die seine, doch nur in der Jugend aushalten könne, was solle denn in späteren Jahren werden, wo das nicht mehr angehe.

„Da sind Sie durchaus im Irrtum, mein Vater und mein Großvater haben ganz dasselbe stürmische Leben bis in ihr hohes Alter hinein durchgeführt. Sehen Sie, Bester, ich habe eben keine Nerven, das ist das ganze Geheimnis! Ich bin indifferent, ich kenne keine Sensationen; ich habe noch nie geliebt — verstehen Sie mich richtig — und noch nie gehaßt. Ich besitze das, was Sokrates die ἀταραξία nennt. — Sie können doch griechisch?"

Bald darauf saust er mit einem Kommissionär durch die Straßen von Tromsö.

Freilich, Nansen zu interviewen hat er auch an

diesem Tage vor lauter Eifer noch keine Zeit gefunden. Am nächsten Tage aber hat er bei ihm gefrühstückt.

Ich suchte Nansen infolge einer Depesche des Vorsitzenden der Berliner Gesellschaft für Erdkunde am Nachmittage des 21. August noch einmal auf, um mit ihm über einen Vortrag in dieser Gesellschaft zu sprechen. Ein allgemeines Interesse werden aus dieser Unterredung Nansens Worte über Andrée finden. Ich brachte das Gespräch absichtlich auf diesen Mann, denn mich hatte während all dieser Tage der Gedanke an ihn nicht verlassen, und ich fand es trotz aller Freude über Nansen doch schmerzlich, daß dies eigentümliche Zusammentreffen von Nansens Triumph mit seiner Niederlage — zumal bei der Eifersucht zwischen Norwegen und Schweden — für ihn besonders ungünstig war. So wunderbar das Geschick für Nansen die Ereignisse aneinanderreihte, so ausgesucht unvorteilhaft waren diese Fügungen gerade für ihn, nur zu sehr geeignet, bei der großen Menge das klare Urteil über ihn zu beeinträchtigen. Ich führte Nansen gegenüber aus, welch ungemein vorteilhafte Eindrücke wir alle von Andrée und seinem Unternehmen empfangen hätten, und daß man diesen Forscher trotz seines Mißerfolges hochachten müsse. Nansen war zu meiner großen Freude ganz derselben Ansicht. Er finde das Projekt Andrées höchst interessant und glaube wohl, daß dem Luft-

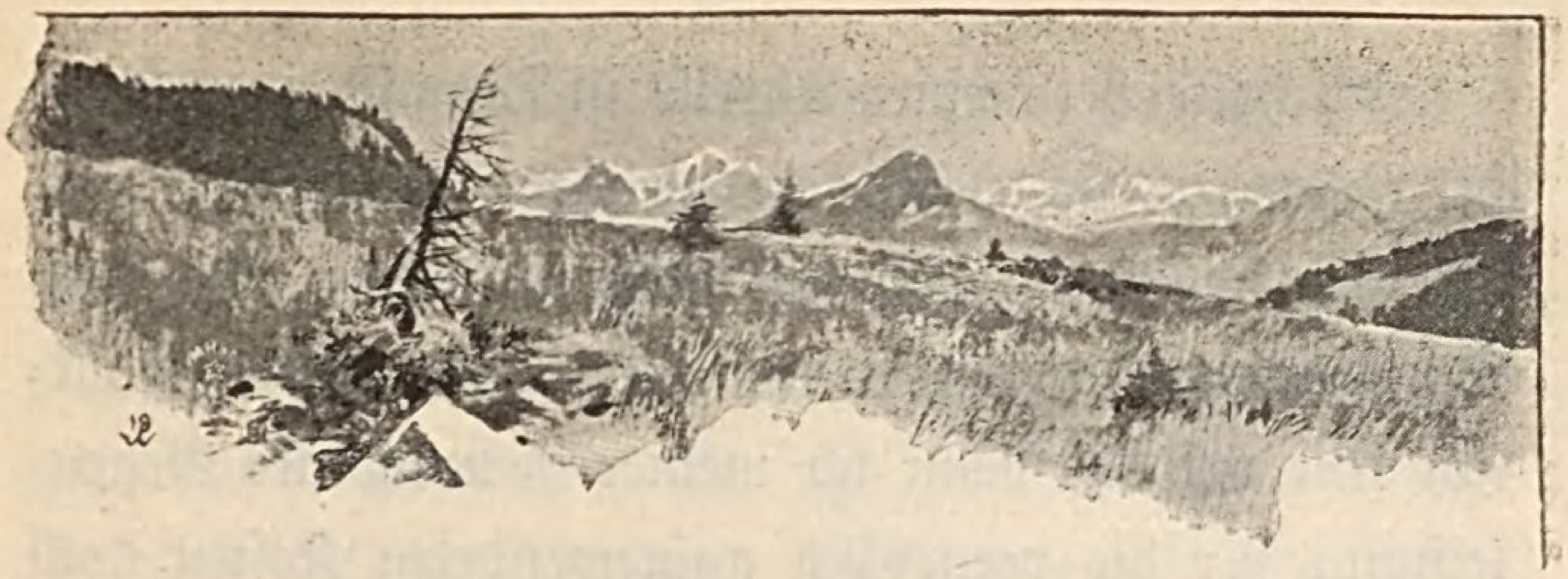
ballon in der arktischen Forschung noch eine Zukunft bevorstehe. Verlaufe die Fahrt glücklich, so werde sich vielleicht ein gemischtes Verfahren, eine gemeinsame Anwendung von Luftballons und andern Hülfsmitteln, daraus entwickeln. Er selbst habe vor seiner Reise bereits an die Verwendung von Ballons gedacht und habe nur wider Willen, mit Rücksicht auf die Kosten, von der Mitführung eines solchen Abstand genommen. Über Andrées Person und seine Einrichtungen habe er bereits das allervorteilhafteste Urteil aus dem Munde Kapitän Sverdrups vernommen. Derselbe sei mit großer Bewunderung für Andrée zurückgekommen, Andrée sei ein Mann, der wisse, was er wolle. „Und", fügte Nansen hinzu: „das ist ein besonders schwerwiegendes Urteil. Sverdrup ist ein sehr ernster und scharfblickender, kritischer Mann; es giebt nur sehr wenige Menschen, von denen er sich imponieren läßt. Zudem ist er eine äußerst praktische Natur, und wenn er so etwas sagt, dann kann man sich darauf verlassen."

Am Abend des 22. August fand in Tromsö das erste Fest statt, welches Nansen und seinen Genossen gemeinsam gegeben wurde. Entsprechend der größeren Volkszahl, die zugegen war, und unter dem frischen Eindruck der Rückkehr des „Fram", wogten die Fluten der Begeisterung noch erheblich höher als in Hammer-

fest. Unter den schier endlosen Reden will ich nur die eine des trefflichen Kapitän Brown vom „Windward“ erwähnen, der in seiner einfachen aber packenden Weise ausführte, er habe es sich in Franz Josephs-Land wohl gedacht, daß der „Fram“ bald ankäme, und habe sich daher sofort gesagt, Nansen muß um jeden Preis eher in Europa ankommen als seine Genossen. „Und wenn wir nur eine Stunde früher eintreffen als der „Fram“, aber Frau Nansen muß zuerst erfahren, daß ihr Gatte gerettet ist.“ Darum habe er trotz Eis und Wetter jene sechstägige Fahrt nach Vardö erzwungen.

Schließlich konnte sich die Freude keinen anderen Ausdruck mehr verschaffen, als daß einer nach dem andern der Gefeierten, unter brausendem Hurrarufen, im Saale umhergetragen wurde. Ja, Nansen ergriff sogar zuletzt trotz ihres Sträubens seine Frau Eva und trug sie auf seinen Armen rings durch die jubelnde Menge.

Was wollte in diesen Augenblicken das dahingerauschte Jahrtausend, was die modische Kleidung bedeuten? Hier war das alte Nordmännervolk in jugendlicher Kraft, und ein junger Wikingsheld trug seine wiedererkämpfte Geliebte in prangender Halle durch die Reihen seiner Genossen!



Warum Andrée nicht aufstieg.

— Ein Brief von ihm selbst. —

Am 23. August, einem Sonntag, verließ ich Tromsö und fuhr mit dem schönen Schnelldampfer „Jupiter" nach Süden.

Leider reiste ich gerade einen Tag zu früh ab, denn am Montag traf endlich Andrée mit der „Virgo" in Tromsö ein. Um die Kette der eigenartigen Zufälle voll zu machen, mußten also auch schließlich noch Andrée und Nansen sich hier begegnen! Nach dem, was der Leser aus meinen Schilderungen von Andrées Persönlichkeit ersehen, und was er von Nansens Meinung über diesen erfahren, wird er nicht zweifeln, daß die Zusammenkunft dieser beiden Rivalen in würdigster Weise verlaufen ist, und daß neidlose Mitfreude am Erfolge auf der einen Seite, ehrliche Anerkennung des Wollens auf der anderen ausgesprochen sein wird.

Ich hatte bei meiner Abreise in Tromsö einen Brief für Andrée zurückgelassen, in welchem ich erzählte, was ich unternommen hätte, um noch einmal zu ihm nach Spitzbergen zu gelangen, und ausführte, daß ich glücklich sein würde, wenn ich meiner Zeitung als Gegenleistung für die vergeblich aufgewendeten Kosten doch noch etwas sehr Wertvolles erringen könnte, nämlich eine eigene Äußerung von ihm über die folgenden Punkte: weshalb er nicht aufgestiegen sei, ob er seinen Versuch wiederholen werde, welche von seinen Einrichtungen sich durch die bisherige Prüfung bewährt hätten, und was er etwa davon zu ändern gedenke. Unter Verwendung jenes Telegramms des Professors Kahlbaum bat ich zugleich Herrn Professor Arrhenius um die Liebenswürdigkeit, diesen Wunsch bei seinem Freunde befürworten zu wollen. Dieser hat das in der freundlichsten Weise gethan, und Andrée schrieb mir am 3. September aus Göteborg folgendermaßen:

„Sie fragen, warum wir nicht abreisten. Ich antworte: Einfach, weil die Winde nicht erlaubten, das Ziel zu erreichen. Die Aufgabe der Expedition war nicht, um jeden Preis eine Ballonfahrt zu unternehmen, sondern mit Hülfe des Luftballons tief in die nördliche Polarregion einzudringen. Zu diesem Zwecke können nur solche Winde, welche von Süden oder

„nahezu von Süden kommen und ziemlich große „Stärke haben, benutzt werden.

„Man muß sich nämlich klar machen, daß die Po-„larregion in diesen Gegenden bis drei Grad nördlich „von der Ballonstation (79° 43′) bekannt ist, und daß „folglich diese drei Grade — 330 km — erst überflogen „werden müssen, ehe der Ballon eine unbekannte Ge-„gend erreicht. Wenn er früher gegen Süden getrieben „wird, ist der Erfolg der Reise in geographischer Hin-„sicht sehr gering.

„Wenn aber die Winde schwach sind, so kann man „sich nicht auf sie verlassen, sie ändern leicht ihre Rich-„tung und wehen nicht über große Distanzen. Beson-„ders ist dies der Fall, wenn der Luftdruck zur Zeit „hoch ist. Aus meteorologischen Gründen war es darum „nicht ratsam, solche schwachen Winde zu benutzen, auch „wenn sie von Süden kamen. Die Erfahrung hat uns „bereits Recht gegeben. Wir haben nämlich von Herrn „Kapitän Johannesen (Chef des Dampfers „Lena" bei „der Vega-Expedition), der vom 30. Juli bis zum „15. August nördlich von Spitzbergen — 1° nördlicher „als die Ballonstation — sich befand und das Meer „dort hin und her besegelte,*) die Nachricht erhalten, „daß er keinen einzigen Tag südliche Winde hatte. „Bei der Ballonstation hatten wir doch einzelne

*) Auf der von uns getroffenen „Gjöa".

„Stunden schwache südliche Winde beobachtet. Wir „hätten somit nicht einen von den drei Breitegraden „passieren können.

„Hierzu kommt, daß, wenn die Winde schwach „sind, sie auch die Reibung der Schlepleinen nicht „überwinden und folglich den Ballon nicht weg„führen können, ohne daß man so viel Ballast aus„wirft, daß er seine Lenkbarkeit größtenteils verliert „und seine Tragfähigkeit wesentlich vermindert wird. „Der Ballon bleibt unter solchen Umständen stehen, „der schwache Wind hört auf, kehrt sich um, und die „Reise gegen Norden ist beendigt. Was ist dann für „die Polarforschung gewonnen? Nichts!

„Nun meint man vielleicht: „Aber warum nicht „versuchen? — Die Möglichkeit einer neuen Reise wird „dadurch nicht beeinflußt oder vermindert". — Laßt „uns sehen.

„Um den Ballon aus der Ballonhalle herauszu„lassen, muß die eine Hälfte der Halle möglichst schnell „demoliert werden. Man muß sie umstürzen und kann „sie nicht wieder verwerten. Die andere Hälfte kann „allein die Winterstürme nicht aushalten. Im nächsten „Jahre müßten wir dann ein neues Gebäude mit„führen und könnten dieses Gebäude nicht bauen, be„vor die Reste des alten mit erheblichem Zeitverlust „weggebracht sind. Einen neuen Platz unter der

„Schneedecke aufzusuchen, ist ebenso zeitraubend. Wir „würden uns somit im nächsten Jahre mehr verspäten, „als in diesem.

„Dazu kommt, daß der Ballon und die Instrumente „bei einer Landung immer beschädigt werden, und daß „es sehr wenig wahrscheinlich ist, daß wir den Ballon „vom Landungsplatz in wilder Gegend nach Hause „mitbringen könnten.

„Es leuchtet darum ein, daß unter solchen Um„ständen die Gesamtkosten für die Ausführung eines „neuen Versuches um die Kosten des Ballons, des „Hauses u. s. w. erhöht, d. i. gegen die jetzt berech„neten ungefähr verdoppelt werden würden, ohne daß „der neue Versuch unter günstigeren Umständen, näm„lich früher im Jahre, auszuführen wäre.

„Wie die Sache jetzt steht, kann der Versuch für „relativ geringe Kosten wiederholt, und da die Halle „in einigen Tagen wieder fertig zu stellen ist, unter „viel günstigeren Umständen, d. h. früher im Sommer „ausgeführt werden, um welche Zeit die Winde meistens „von Süden zu kommen scheinen.

„Wir haben somit, als wir sahen, daß wir augen„blicklich nicht weiter kommen konnten, statt eine plan„und nutzlose Fahrt auszuführen und die Thüre zu „schließen, lieber versucht, einen guten Weg vorwärts „offen zu halten. Für die Polarforschung war dieses,

„meinten wir, das Vorteilhafteste, wenn es auch augen-„blicklich einen Teil der Meinung gegen uns wenden „möchte. Ich bin aber glücklich, sagen zu können, daß „wir bei der Rückkehr unsere Auffassung überall und „von allen geteilt gefunden haben.

„Die Einrichtungen und Erfindungen, die ich ge-„braucht habe, sind sehr befriedigend, und in der Haupt-„sache wird nichts geändert werden. Kleine Verbesse-„rungen werden natürlich eingeführt, wie es auch mit „anderen (älteren) Transportmitteln, z. B. Schiffen und „Lokomotiven, immer der Fall gewesen ist.

„Über meine weiteren Pläne kann ich noch keine „Auskunft geben. Ich habe die Gewohnheit, davon „nicht mehr zu sprechen, als nötig ist. Es versteht sich „aber von selbst, daß, wenn die nötigen Geldmittel „vorliegen, wir drei den Versuch wiederholen.

„Hochachtungsvoll

S. A. Andrée."

Angesichts dieser ungemein klaren und durchaus überzeugenden Darlegungen ist es unnötig, noch ein Wort zu Gunsten Andrées hinzu zu fügen. Wenn irgend ein Beweis nötig war, daß Andrée nicht der Abenteurer ist, für den ihn anfänglich so viele gehalten haben, so liegt er darin, daß er unter den genannten Umständen, dem Urteil der Menge daheim und auch wohl den Schwierigkeiten in seiner eigenen Umgebung

trotzend, nicht mit dem ersten besten Südwinde empor gestiegen, sondern zurückgekehrt ist.*)

Meine Rückreise war schön: Frei von der steten Gespanntheit, in der ich die letzten Wochen hatte leben müssen, überließ ich mich nun dem ruhigen Schauen und Genießen.

In angenehmer Fahrt führte mich der gut eingerichtete Dampfer durch die prächtigen Schärenlandschaften, die vielleicht um so schöner wirkten, als sie mir diesmal alte Bekannte waren, nach Drontheim und seiner herrlichen Kathedrale. Dann fuhr ich mit einem kleinen Lokaldampfer bis Bergen und wandte mich von hier quer durch Südnorwegen über das Valdersthal nach Christiania und von hier direkt nach Berlin. Wohl könnte ich gerade über die Reise mitten durch das norwegische Land noch mancherlei erzählen: von den tiefgrünen Fjorden mit ihren himmelhohen Felsenwänden und den rauschenden Wasserfällen, die wie silberne Bänder an ihnen haften, als wehende Schleier über den Abgründen herniederhängen und im Sonnenschein glitzern, wie bestickt mit Diaman-

*) Vergl. auch Proffessor Kahlbaums soeben erscheinendes Werkchen: Eine Spitzbergenfahrt, Leipzig 1896. S. 112 ff. Einem in diesem Büchlein mitgeteilten Schreiben des Professors Arrhenius entnehmen wir noch die sehr erfreuliche Nachricht, daß Andrée bereits neue Geldmittel bekommen hat (S. 117).

ten und Rubinen; von den einsamen Hochflächen mit ihren stillen Nadelwäldern und den schneeschimmernden Bergkuppen in der Ferne; von den grünen Matten, in die sich blühende Dörfchen betten und alte Kirchen mit wundersamem Schnitzwerk; von mancher freundlichen Begegnung mit Reisenden und Kindern des Landes — allein ich wandle hier ja auf vielbetretenen und leicht erreichbaren Pfaden, treffliche Schilderungen machen die meinigen unnötig, ja ich darf sogar wohl sagen: Statt etwas darüber zu lesen, gehet selber hin und erquickt Euch an der ernsten Erhabenheit einer wahrhaft großen Natur, einer Natur, die „Stil" hat.

Es sei mir daher zum Schluß gestattet, lieber noch einmal an jene Erlebnisse meiner Reise anzuknüpfen, die nicht jedermann willkürlich nachleben kann. —

Als ich von Tromsö abreiste, bestieg den „Jupiter" auch Scott-Hansen, einer der Helden vom „Fram", der, den Genossen voraus, seiner vom Süden heraufeilenden Braut entgegenfuhr, ein schlanker, jugendlicher Mann mit schwarzem, kurzgeschorenem Haar, schwarzem Vollbart und lebhaften dunklen Augen. Natürlich war er der stete Mittelpunkt lauschender Gruppen, und er erzählte unermüdlich, mit Feuer und Humor. Da ich zu wenig norwegisch verstand, um ihm zu folgen, so war ein liebenswürdiger, in Schweden an-

sässiger Däne, Herr Busch, an dessen Reisebekanntschaft ich mit Vergnügen zurückdenke, so gefällig, mir seine Berichte zu verdolmetschen. Bei dieser Gelegenheit erfuhr ich unter anderem auch die mitgeteilte hübsche Geschichte von der Ankunft des „Fram" bei Andrée.

Entweder war nun Scott-Hansens Reise bekannt geworden, oder man glaubte ohnehin, mit diesem Schnelldampfer überhaupt Leute des „Fram" erwarten zu dürfen, kurz, wo wir anlegten, empfingen uns am Quai begeisterte Menschenmengen mit jubelnden Hurrarufen, und Scott-Hansen mußte erscheinen. Er trat dann entblößten Hauptes an den Bordrand und sprach dankende Worte, worauf neuer Jubel erfolgte. Ein besonders prächtiges Bild bot hierbei Harstad, ein kleines Städtchen nahe den Lofoten, das im Hintergrund eines Fjordes ganz wie an einem von mächtigen Bergen umkränzten See liegt, mit malerisch den Berg hinansteigenden Häusern. Alle Fenster des Ortes waren festlich erleuchtet, die öffentlichen Gebäude zum Teil mit bunten Lampions geschmückt. Kanonensalute empfingen uns, deren grandioses Echo von den Bergen zehnfach zurückrollte und die unser „Jupiter" erwiderte. An verschiedenen Punkten des Ufers begann dann Feuerwerk von Raketen, Leuchtkugeln, Schwärmern, wundervoll anzusehen am blaudunklen Himmel und in der zitternden Spiegelung des Meeres.

Ähnlich herrschte überall, wohin ich auf meinem Wege nach dem Süden kam, nur ein Interesse: „Wann kommen Nansen und der „Fram"?" und allenthalben, wo man sie erwarten konnte, sah ich Fahnenstangen und Guirlanden zurüsten.

Wie schön war diese allgemeine Anteilnahme eines ganzen Volkes an seinen Helden! Den Deutschen berührte es dabei ganz seltsam, daß die Männer, denen man solche Feste vorbereitete, gar keine Fürsten, ja nicht einmal Kriegsleute waren, sondern Entdecker und Gelehrte! Würde derartiges bei uns möglich sein, bei uns — ich wiederhole den Ausdruck — in dem sogenannten „Lande der Wissenschaft?"

Doch es widerstrebt mir, hier mit einer Bitterkeit zu schließen. Im Gegenteil, ich möchte an meinem bescheidenen Teile dazu beitragen, daß wir aus der Nansen-Begeisterung Norwegens etwas Gutes für uns lernen, daß wir uns besinnen, wer wir sind, und ob eine ähnliche Anteilnahme an einer rein wissenschaftlichen Unternehmung, wie sie in Norwegen Nansens Expedition von Anfang bis zu Ende begleitet hat, nicht auch bei uns zu ermöglichen ist. Und um nicht bloß theoretisch zu reden, sondern auf die praktische Gelegenheit hinzuweisen, möchte ich an Nansens in Hammerfest gesprochenes Wort über die antarktische Forschung erinnern, an der Deutschland mitzuwirken be-

absichtige. Andrée wird im nächsten Jahre wieder zum Nordpol streben, und schon heißt es, daß auch Nansen auf eine neue Expedition denke, diesmal nach den Regionen des Südpols. Sollen wir unsern nordgermanischen Vettern denn alle diese Ehren allein überlassen?

Begeisterte deutsche Männer haben ein Komitee gebildet, zusammengesetzt aus den besten Namen der Wissenschaft. An der Spitze steht der Direktor unserer Sternwarte in Hamburg, der Geheime Admiralitätsrat Professor Dr. Georg Neumayer. Dieses Komitee hat bereits ein umfassendes Projekt zu einer groß gedachten deutschen Südpolar-Expedition ausgearbeitet und tritt nun mit der Bitte an die deutsche Nation: Gebt uns das erforderliche Geld dazu!

Es wäre schön, wenn das hohe Interesse an der Polarforschung, das in ganz Deutschland durch die Expeditionen von Andrée und Nansen in diesem Sommer erweckt worden ist, sich nun auch in eine, der Größe unseres jungen Deutschen Reiches und unserer frisch emporstrebenden deutschen Volkskraft würdige, wissenschaftliche That umsetzen wollte.

Wilhelm Gronau's Buchdruckerei, Berlin W.-Schöneberg.

Zu: Dr. Wegener, Zum ewigen Eise.

Gebiete um den Nordpol.

Tafel 1.



Druck d. geogr.-lith. Anst. v. C. L. Keller, Berlin S.

Kilometer 100 0 100 200 300 400 500 **Maßstab 1 : 20 000 000.** 50 0 50 100 150 200 250 300 Seemeilen.

- Reise des „Erling Jarl" (Kapitän Bade)
- Ausreise Nansens mit „Fram"
- Eisdrift des „Fram"
- Schlittenreise Nansens und Johannsens
- Rückkehr Nansens mit „Windward"
- Rückkehr des „Fram"
- Warscheinlichster Flug von Andrées Ballon
- Mutmaßliche Drift der Jeanette Überbleibsel

Bemerkung: Die schwarzen Kreisbögen in der Nähe des Nordpols sollen zur Vergleichung einiger berühmter gegen den Pol hin erreichten Breiten dienen.

Zu: Dr. Wegener, Zum ewigen Eise.

SPITZBERGEN.

Merkators Projektion.

Tafel 2.



Geogr.-lith. Anst. u. Steindr. v. C. L. Keller Berlin S.

——— Des Verfassers Reisewege. Erste Spitzbergenfahrt.
- - - - „ „ „ Zweite „
-·-·-·- Reisewege der Expedition Conway.

Gletscher

Aufnahmegebiet der Expedition de Geer 1896
Aufnahmegebiet von A. Stjernspetz 1882
.... Nordenskjöld und Palander 1873.

Wegener, Georg,

Zum ewigen Eise eine Sommerfahrt ins nördliche Polarmeer und Begegnung mit Andrée und Nansen

Berlin 1897